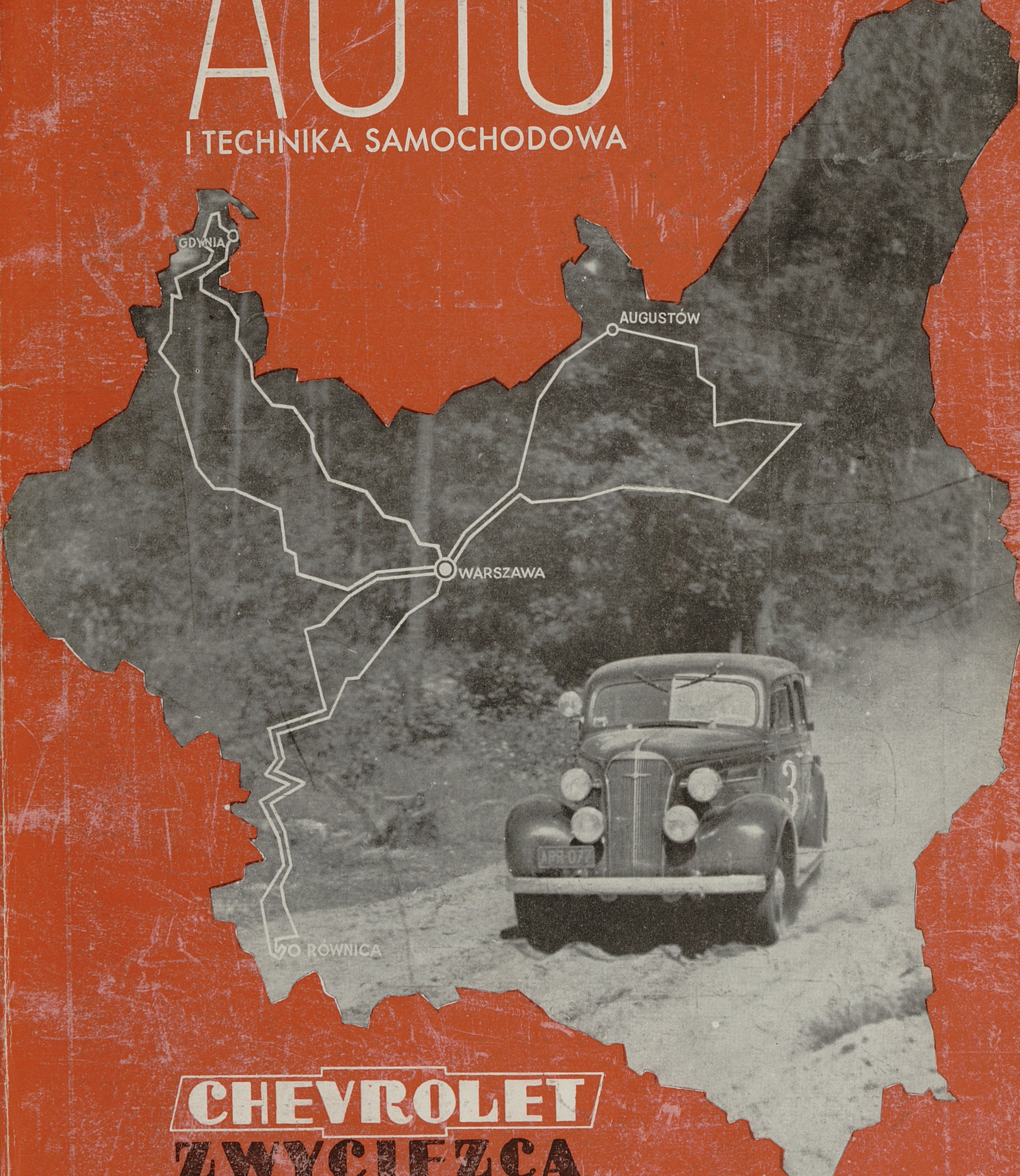
NR 7
LIPIEC 1937
CENA 1 ZŁ

AUTO
I TECHNIKA SAMOCHODOWA



CHEVROLET
ZWYCIĘZCA
X MIĘDZYNARODOWEGO RAIDU A. P.

Światowej Sławy Samochody

DIESEL

MERCEDES—BENZ

Ciężarowe, autobusy, pożarnicze,
sanitarne, specjalne, terenowe,
komunalne, z motorami „DIESEL"
benzynowymi lub gazogeneratorami

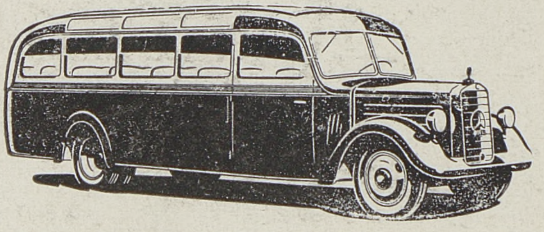
Samochody do wywożenia śmieci systemu „Kuka"

Ciągniki z przyczepkami od 6 do 15 ton

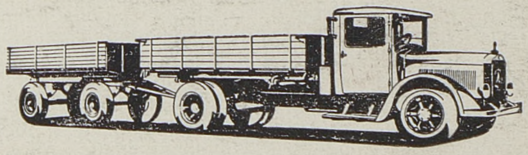
Trambusy miejskie z wysuniętą kierownicą

Stalowe karoserie z lekkich metali

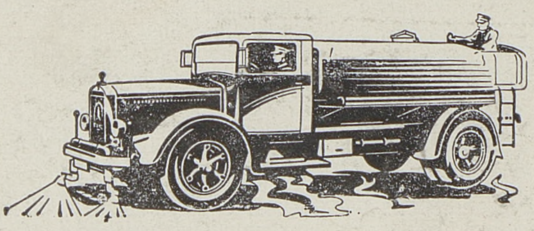
Silniki DIESEL od 20 KM wzwyż



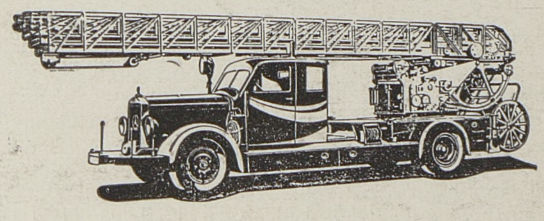
AUTOBUSY OD 8 DO 80 MIEJSC.



CIĘŻAROWE OD 1 DO 10 TON Z PRZYCZEPKAMI.



AUTOPOLEWACZKI, ZAMIATACZKI i PRZECIWPOŻAROWE OD 1000 DO 6000 LIT.



AUTOPOMPY i AUTODRABINY, REKWIZYTOWE, PRZECIWGAZOWE i OŚWIETLENIOWE

„SPÓŁKA MOTORYZACYJNA"

WARSZAWA, Hotel Bristol, Krakowskie Przedm. 42, tel. 2-44-13, 3-04-13.

84 x 5

ROK XVI LIPIEC Nr. 7

ATS AUTO i TECHNIKA SAMOCHODOWA

ORGAN AUTOMOBILKLUBU POLSKI ORAZ KLUBÓW AFILIOWANYCH
ORGANE OFFICIEL DE L'AUTOMOBILKLUB POLSKI ET DES CLUBS AFFILIÉS

MIESIĘCZNIK

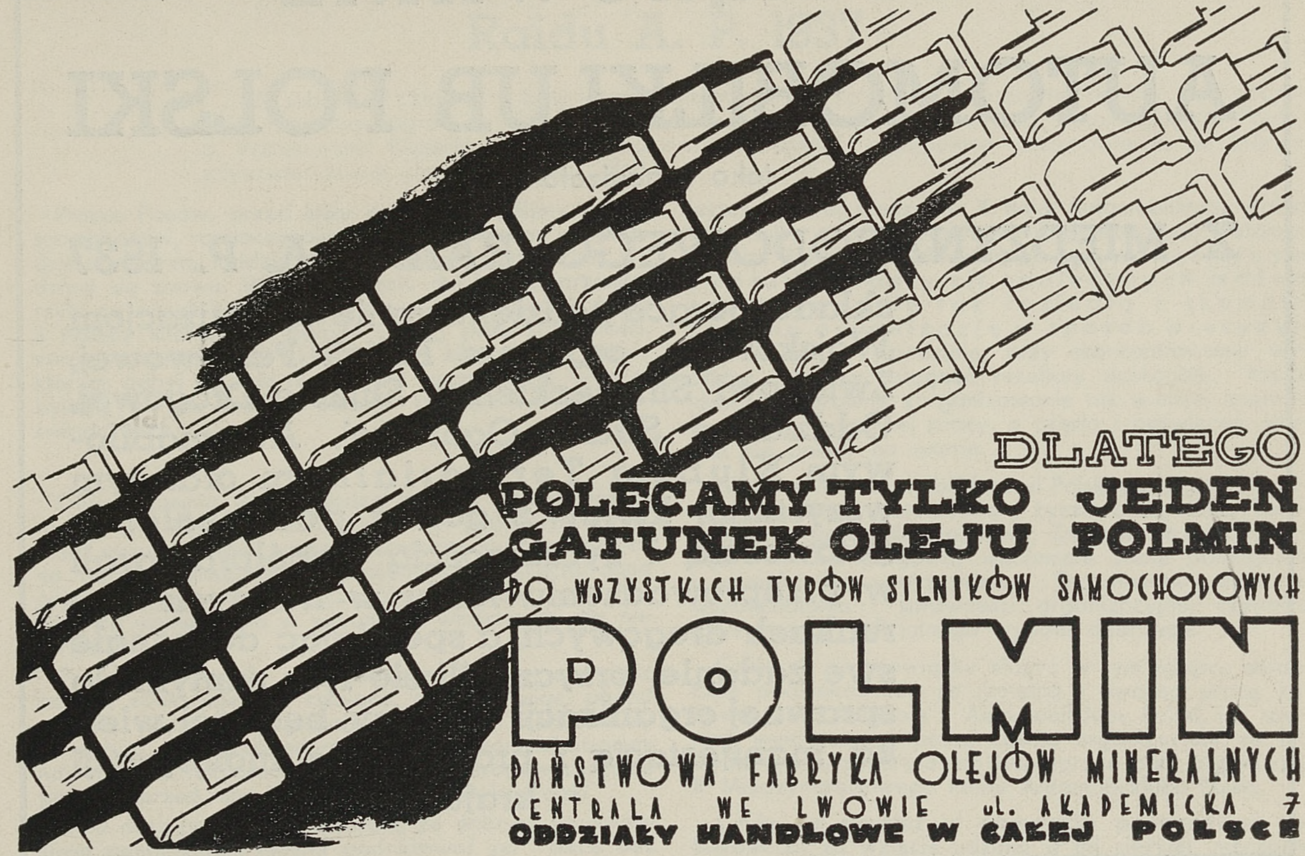
REDAKTOR NACZELNY — TADEUSZ GRABOWSKI ZASTĘPCA RED. inż. ADAM MINCHEJMER
WYDAWCA: AUTOMOBILKLUB POLSKI

TREŚĆ Nr. 7



Auto-Kollag
KOLLOIDALES GRAPHIT-ÖL
Olej nie kwaśnieje nawet w najcięższych warunkach.
Kilka kropli Auto-Kollag dodane do oliwy zapewnia gładkość powierzchni, jednolite rozłożenie oliwy oraz ślizganie się bez żadnego tarcia. Cieniutka warstwa koloidalnego grafitu na ślizgającej się powierzchni zmniejsza tarcie w motorze o 32%, poprawia zasadniczo smarowanie, oszczędza tłoki i osie jak również materiały pędne.
Jeżeli chcecie podnieść wartość smarów — dodajcie
AUTO-KOLLAG'u,
teraz i przy każdej zmianie oliwy!
OSTRZEGAMY PRZED NAŚLADOWNICTWAMI.
J. D. Riedel-E. de Haën A.G. Berlin

UPROSZCZONA OBSŁUGA BODŹCEM MOTORYZACJI



DLATEGO

POLECAMY TYLKO JEDEN GATUNEK OLEJU POLMIN

DO WSZYSTKICH TYPÓW SILNIKÓW SAMOCHODOWYCH

POLMIN

PAŃSTWOWA FABRYKA OLEJÓW MINERALNYCH

CENTRALA WE LWOWIE ul. AKADEMICKA 7

ODDZIAŁY HANDLOWE W CAŁEJ POLSCE

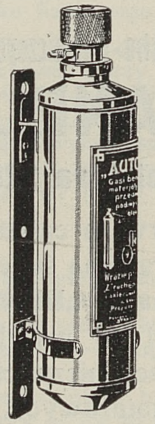
TOW. PRZEMYSŁOWO - HANDLOWE

„AZBEST" SP. Z O. O.

WARSZAWA, UL. WALICÓW NR. 28, TELEFON 3-03-07.
Konto czekowe P. K. O. Nr. 23049

WYRABIA:

Taśmy hamulcowe
Tarcze sprzęgłowe, prasowane hydraulicznie
Taśmy samochodowe amortyzatorowe,
pod chłodnice, pod maski i t. p.
Taśmy do dźwigów, wirówek
Taśmy do przemysłu cukrowniczego
Nakładki do wirówek
Nakładki hamulcowe prasowane, hydraulicznie.
Przeguby do wałów kardanowych
Pakunki plecione azbestowe suche,
Łojowane, grafitowane i t. p.
Płyty azbestowe 98%.



Gaśnice

„Auto-tytan"

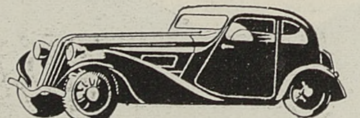
Do autobusów, samochodów ciężarowych i osobowych

wyrobu:

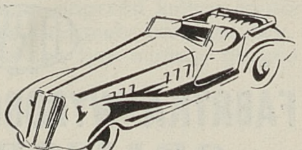
Fabryki narzędzi pożarniczych

„Strażak"

L. Piętka, A. Płoski, G. Szołowski
Warszawa, Królewska 11. Tel. 205-25



Aero



W X Międzynarodowym Raidzie Automobilklubu Polski

samochód **„AERO 50"** (pojemność 1997 ccm) jadąc w najsilniejszej
V kategorii (od 3000 do 4000 ccm) zajął z różnicą 0,9 punktów
II miejsce osiągając najwyższą szybkość górską (próba C) i uzyskując doskonałe wyniki na wszystkich próbach technicznych

Generalna reprezentacja na Polskę SAMOCHODY AERO S. z o. o.
Warszawa, 6-go sierpnia 20, telefon 8-44-11.

PODZIĘKOWANIE

AUTOMOBILKLUB POLSKI

jako organizator

X MIĘDZYNARODOWEGO RAIDU A. P. 1937

składa gorące podziękowanie organizacjom Wojskowym, organom Policji Państwowej, Związkowi Strzeleckiemu, Służbie Drogowej, Oddziałom Straży Ogniowej, Automobilowym Klubom Terytorialnym oraz tym wszystkim, którzy z godną podkreślenia gotowością i życzliwością współpracowali w przeprowadzeniu raidu w trudnych warunkach drogowych, a spełniając doskonale swe zadanie, przyczynili się tym samym do sprawnej organizacji imprezy, będącej wielką manifestacją i propagandą motoryzacji kraju.

Wielostronne znaczenie X-go Międzynarodowego Raidu A. P. 1937

W sobotę 12 czerwca r. b. w lokalu Automobilklubu Polski w Warszawie odbyła się uroczystość rozdania nagród za X-ty Międzynarodowy Raid A. P. 1937. Prezes Automobilklubu Polski, p. Wiceminister Piasecki, zagajając uroczystość, wygłosił następujące przemówienie, w którym scharakteryzował znaczenie Raidu. (Red.).

Proszę Panów, przed kilku dniami żegnaliśmy załogi samochodów, rozpoczynających jazdę okrężną w X Międzynarodowym Raidzie Automobilklubu Polski. Dziś widzimy się znowu. W ciągu pięciu dni załogi przemierzyły na swych autach szmat drogi — praktycznie około 3 tysięcy kilometrów, odbyły szereg prób sprawności, zarówno maszyny jak i kierowcy. Te kilka dni, w czasie których odbył się raid nie zostały zmarnowane — zdobyliśmy w tym krótkim okresie bardzo wiele doświadczenia.

*

Doświadczenia te są bardzo cenne i bardzo różnorodne. Raid Automobilklubu Polski był w pierwszym rzędzie sprawdzianem wartości samochodów dostępnych na naszym rynku, był stuprocentową, wszechstronną próbą przydatności poszczególnych typów samochodów do użytkowania w warunkach właściwych dla naszego kraju.

Próba ta wypadła na ogół pomyślnie — większość maszyn zdała egzamin celująco, potwierdzając, ponad wszelką wątpliwość, twierdzenie, że nowoczesny samochód jest znakomitym środkiem komunikacyjnym nawet w tak różnorodnych sytuacjach drogowych, jakie postawił przed nimi X Raid Automobilklubu Polski.

Raid nasz praktycznie dowiódł, że dobrym, nowoczesnym samochodem można podróżować po Polsce bez większego wysiłku z przeciętną 75 km/godz., że morze leży od stolicy nie dalej niż o 5 i pół godzin jazdy, że pełen romantyzmu kraj jezior Augustowskich, hojnie pięknem przez naturę obdarowany, leży o niespełna 3 godziny drogi od Warszawy.

I dalej — raid pokazał, że nasze drogi kresowe doskonale nadają się do szybkich podróży autem — bez trudu rozwijano na tamtejszych drogach szybkości 100 km/godz., a więc szybkości pociągów kurierskich. Wyniki te podkreślają ogromne znaczenie, jakie już dzisiaj ma do spełnienia samochód w Polsce pod względem komunikacyjnym i turystycznym.

W raidzie wzięły udział te wszystkie firmy, które czuły się na siłach poddać sprzęt przez siebie produkowany tej niewątpliwie ciężkiej i wszechstronnej próbie. I należy wyrazić żal tylko, że były firmy, które nie dołożyły starań, aby przejść tę próbę i wykazać w terenie, nie w rozmowach gabinetowych, co warte są ich fabrykaty.

*

X Międzynarodowy Raid Automobilklubu Polski był jednakże nie tylko próbą wozów, lecz równorzędnie także i próbą kierowców. Pokazało się, że w tej dziedzinie nie brak nam wprawdzie kierowców pierwszorzędnych, nie gorszych od czołowych automobilistów zagranicznych, lecz, że grupa ta jest niewielka — lata demotoryzacji uszczupliły ją bardzo. Musimy dołożyć wszelkich starań, aby te kadry jaknajszybciej rozszerzyć, aby wypełnić lukę ludźmi doświadczonymi i pełnowartościowymi z punktu widzenia praktycznego automobilizmu.

Nie należy bowiem, proszę Panów, zapominać, że elita kierowców promieniuje swoimi umiejętnościami w szerokie masy, które najszybciej i najłatwiej, krocząc śladami wybitnych, podwyższają swój poziom.

Wymieniłem tylko kilka ważniejszych zdobyczy, jakie nam przyniósł X Międzynarodowy Raid Automobilklubu Polski i nie wyczerpię w mym krótkim przemówieniu wszystkich korzyści. Nie sposób jednakże nie podkreślić jeszcze jednej rzeczy — X Raid Automobilklubu Polski był wielką próbą sprawności organizacyjnej Automobilklubu Polski. Raid dowiódł, że przy umiejętnym zmobilizowaniu sił społecznych można przeprowadzić tak rozległą i skomplikowaną organizację w sposób precyzyjny, że w tej dziedzinie, przy skoncentrowaniu wysiłków, możemy osiągnąć rezultaty doskonałe. Rzecz jasna, że sprawne zorganizowanie tak wielkiej imprezy wymagało ogromnej pracy, a często i poświęceń. Wysiłki nie poszły na marne.

W pracy tej Automobilklubowi Polski pomagały z godną podkreślenia gotowością i życzliwością Kluby Terytorialne, organizacje wojskowe, Związek Strzelecki, policja i służba drogowa, wzajemnie sobie pomagając i uzupełniając swoją pracę. Ten niełatwy egzamin współdziałania i sprawności organizacyjnej czynnika społecznego i oficjalnego wypadł doskonale.

Czuję się w obowiązku złożyć w tym miejscu serdeczne podziękowanie za rzetelną i owocną pracę zarówno moim kolegom z Automobilklubu Polski, jak również wymienionym przed chwilą organizacjom za ich wydajną i bezinteresowną współpracę przy organizacji X Międzynarodowego Raidu Automobilklubu Polski.

Czuję się również w obowiązku podziękować pp. kierowcom za wzięcie udziału w tej ciężkiej, męczącej próbie, wymagającej wielu żmudnych i długich przygotowań, poświęcenia dużej ilości czasu, ogromnego wysiłku fizycznego i silnych nerwów.

Specjalne podziękowanie składam kierowcom zagranicznym, którzy, nie szczędząc trudów i kosztów, przybyli z daleka, aby wziąć udział w naszym raidzie. Mam nadzieję, że przyjęcie ze strony publiczności i osiągnięte wyniki spowodują, iż w przyszłości będziemy częściej widywać na zawodach Automobilklubu Polski naszych miłych gości z zagranicy.

*

Bylibyśmy niewdzięczni, gdybyśmy przy robieniu tego obrachunku z raidu przemilczeli pomoc prasy i radia. Dzięki prasie, która wystąpiła na raidzie nie tylko licznie, ale — pragnę to specjalnie podkreślić — wydawnictwa delegowały dziennikarzy doświadczonych, nie rzadko pióra bardzo wartościowe, raid automobilowy, który — jak to Panowie sami mieli możność się przekonać — otrzymał właściwe ramy propagandowe, poruszył szerokie warstwy społeczeństwa, obudził gorące zainteresowanie w stosunku do pojazdu mechanicznego, w sumie posunął o krok naprzód kulturę motoryzacyjną. Za te wysiłki, które osiągnęły cel właściwy, pragnę reprezentantom prasy na tym miejscu gorąco podziękować.

*

Zakończony wczoraj X Międzynarodowy Raid Automobilklubu Polski uważam tylko jako udany prolog do tego rodzaju prób, ludzi i sprzętu automobilowego w latach następnych. Te przyszłe próby muszą być w rozmiarach swoich znacznie potężniejsze i w skutkach swoich donioślejsze dla sprawy, dla której wspólnie pracujemy — dla motoryzacji. Automobilklub Polski ze swej strony obowiązek swój w tej dziedzinie niewątpliwie spełnił. Oczekujemy tej samej gotowości przede wszystkim od czynników pracujących zawodowo w automobiliźmie w interesie ich własnym i w interesie motoryzacji kraju.

Inż. P. M. Lubiński

Jadę na raid AP!

„Uprzejmie proszę WP. o przybycie na konferencję prasową.... itd itd." (—) Szef Kwatery prasowej X Raidu A. P.

„Ponieważ dawno już miałem zamiar jechać na największy polski raid — poszedłem.

Mówiło się wiele o wszystkim. O tym, że dziesiąty, że pierwszy raz po 6 latach, o tym że Niemcy, że Rychter, że Nowak może się gdzieś rozwali, że Jaś Ripper chyba już nie na Bugattce i że „trójka motocyklistów" i dlaczego nie ma teamu Polskiego Fiata?

Ale to wszystko nic. Naprawdę ciekawa stała się t. zw. odprawa zawodników. Zeszli się wszyscy. Zawodnicy stawili się z całym dworem. Mercedesy z opiekunami, obsługą, jednym księciem, jednym baronem, referentem prasowym koncernu Daimler-Benz z brylantowym znaczkiem w klapie i Leicą na szyi.

Poza tym nikt się nie znał. Szkoda że nie urządzono t. zw. herbatki zapoznawczej i ogólnego przedstawiania się. Mistrza nad mistrzami Guilleauma brano za popularnego fotografa z powodu podobnej „linii, a o przedstawicielu Aero w Warszawie stanowczo mówiono, że to Vojtechovsky.

Potem każdy się o coś pytał. Mój Boże, zwykła przed każdym raidem interpretacja regulaminu. Tym razem coprawda wyjątkowo długa. Wprawdzie były i pytania całkiem scholastyczne w stylu: a co będzie gdy... i czy... a jeżeli tak, to wiele punktów otrzyma zawodnik? Czy kamień w szybę to siła wyższa i czy bachor pod kołami to siła wyższa? Czy w małych Skodach kontroler musi siedzieć przy kierownicy czy może z kolanami w zębach gnieść się w klapie?

Jaś Dąbrowski stanowczo zapraszał do klapy twierdząc, że to siedzenie królewskie. (Kontrolery łypnęły porozumiewawczo okiem!) Fiat dogryzł Dekawce i naodwrót.

Poco kontrolerzy i dlaczego ta woda? No i wiele innych kwestyj i kwestyjek, z których kilka przełożono na język germański.

„OBWĄCHIWANIE WOZÓW"

Popołudnie sobotnie. Bulwar nad Wisłą. Odbiór maszyn. Stoi Graham supercharged, mocny V8 Ford Nowaka, matowo czarne jak karawany z czarnymi pokrowcami reflektorów niemieckie Mercedesy. Na końcu 3 roadstery Skoda, a dalej team DKW.

Zawodnicy swobodnie „po cywilnemu", po raz pierwszy mają możność obejrzenia konkurencji. Nazywa się to fachowo „obwąchiwaniem wozów".

Po pewnym czasie raźnie prychając dwutaktem zajeżdża długa dwulitrówka Aero, z której wysiada równie długi chudy i flegmatyczny Czech.

Brak jeszcze Chevroletów i Adlerów. Wreszcie od strony mostu Poniatowskiego suną powoli 3 i 4, a po chwili wysiada z nich 4 gentlemenów w białych jak śnieg kurtkach, inekspryniablach i czapkach. Poco ten uniform na odbiorze wozów — nie wiemy.

BRAWO „PIEKARZE"

Ktoś wrzasnął „brawo piekarze" i... nazwa ta została już na cały raid. Wszelako prócz załóg wozy wyposażone były niezwykle. Spiżarnia składała się z kilkunastu rodzai sandwiczów, a piwnica posiadała najdoskonalsze napoje i wina najlepszych roczników. Chevrolet z Mercedesem wypił strzemiennego.

Na kwadrans przed zamknięciem jak białe gąsienice przypełzły przyziemne Adlery.

RUSZAMY...

Dość kpinek, docinków i kawałów. Wstał słoneczny, ciepły ranek niedzielny dn. 6 czerwca 1937 roku, a z nim razem poważna już i skupiona grupa zawodników, kontrolerów i prasy.

Pierwszy etap do Gdyni jadę Mercedesem Nr. 9 pod sterem Hansa Raucha. Ruszamy o 10.18, żegnani przez Prezesa, Startera, przyjaciół i tłum gapiów. Kurs fatalny. Mercedes ciągnie wspaniale i już pod Zakroczymiem mijamy Aero. Zegar nastawiony na godzinę 12-ą w chwili startu. Resory bardzo miękkie, więc nosi świetnie a Rauch prowadzi wyśmienicie. Cały czas walimy 90, 95 lub 100.

Na dziurach wóz dobija, chwilami uderzenia są tak niepokojące, że pytam o nie kierowców. Wozy są przeciążone, mają po dwa baki z benzyną (35+40 litrów), 4 osoby, moc narzędzi i części, a resorowanie zwykłe, a nie na eksport do krajów bezdroży. Zresztą nie należy się lękać — żadnych złych skutków nie będzie.

Częstuję Raucha cukierkiem. Odmawia — może się boi? Robi przytym zabawną minę. Wobec tego bez żenady wcinamy z kontrolerem smakowite kanapki.

Niemcy jedzą tylko niemiecką czekoladę, pomarańcze (pewnie hiszpańskie) i ćmią polskie „płaskie".

Pod Rypinem Rychter „robi koło", obok żwawo krząta się Wędrychowski.

Dalej mijamy Mazurka. Za Brodnicą mamy też ósemkę z teamu Mercedesów. Pod Radzyminem nagły wiraż w prawo potem w lewo a wszystko w dół. Zaraz za zakrętem stoi grzecznie karetka Czerwonego Krzyża i czeka. Pewnie znajdzie się tu jakiś pacjent!

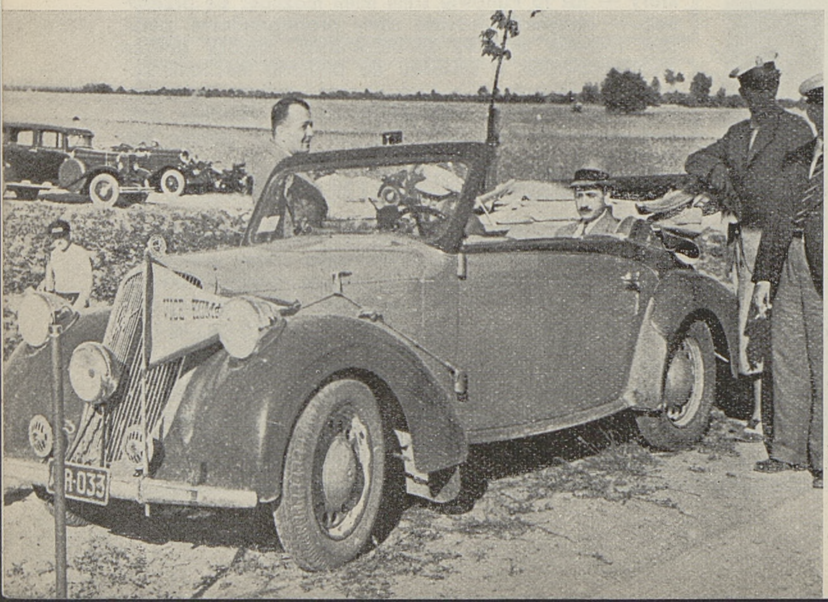
PRZECIĘTNA 80 KM/GODZ.

Grudziądz wita nas głośnymi: Heil! Sieg! Kraus na Mercedes Nr 7 robi kichę. W trzy godziny zrobiliśmy 240 klm.

Rauch jedzie równo, pewnie, spokojnie twardo. Na drogę uważa mechanik Klotz. Patrzy w wyśmienitą, niemiecką sztabówkę i co chwila krótko komenderuje: „rechts, links, Brücke" lub syczy przez zęby, gdy trzeba przyhamować.

Pod siedzeniem mają pudełko z 3 guzikami i gdy tylko coś brzęczy, natychmiast ręką pod siedzenie, gumka na jakiś szczegół karoserii lub śrubkę i znowu cisza, przerywana tylko rzężeniem resorów i wojskową komendą: links, rechts, brücke.

Graham tankuje w Skaryszewie. My nie potrzebujemy brać benzyny. Na głównej arterii Gdyni stajemy w 5 godzin. Czekamy jeszcze 40 minut na wjazd do parku, gdzie widać już Forda Nowaka. Przyjechał pierwszy z urwanym amortyzatorem. Skonstatował to dopiero na wybojach pod Gdynią, gdy wóz zarzucił niemiłosiernie w chwili mijania Schneidera.



Prezes Automobilklubu Polski wiceminister Piasecki w aucie komandorskim na próbie szybkości płaskiej, na nowej szosie betonowej pod Łomiankami. Z lewej p. Weryha-Darowski, z prawej starter p. St. Barylski.

Ford V 8 p. Jerzego Nowaka na lotnych piaskach między Skidlem i Łunną.



Wszyscy zawodnicy przybyli doskonale, wszyscy w czasie z przeciętną ponad 60. Publiczność już chciałaby wiedzieć, kto wygra? A przecież nic nie wiadomo, toć to dopiero pierwszy z sześciu trudniejszych znacznie etapów.

Organizacja wyśmienita. Porządek w parku, obiad i paczki na drogę świetne (brawo gospodarz!).

WRACAMY DO WARSZAWY.

Przed północą zeszli się znów wszyscy na Skwerze Kościuszki. Na pierwszy gwizdek spokojnie weszli kontrolerzy, na drugi wbiegli w nieładzie zawodnicy. Niejeden toczył przed sobą koło lub dwa, a każdy zabrał się do przejrzenia wozu. Przecieranie szyb, montaż kół, czyszczenie reflektorów, pompowanie dętek, nastawianie zegarków, mapy, marszruty i jakieś tajemne konszachty.

Wciągam sweter i zapinam grube palto. Jadę teraz z Nowakiem, a wiem, że pędzi jak szatan.

Nocka zimna, wietrzna i bezsenna. Jerzy zmartwiony amortyzatorem. Trzeba będzie uważać na wirażach, w szczególności prawych. W ostatniej chwili zwiększa obciążenie starą walizą, w którą sypie piach z pobliskiej budowy. Kontroler notuje w książce drogowej start o godz. 00.00 i już suniemy po gładkim asfalcie.

Droga znaczona wyśmienicie. Zakręty malowane wapnem na jezdni, na rozjazdach dróżnicy z zielonymi latarniami, a w miasteczkach policja z całym fasonem uprawia swą specyficzną gimnastykę, nie zawsze skuteczną jeśli chodzi o wozy jadące powyżej setki.

DLACZEGO NOWAK LUBI JEŹDZIĆ SZYBKO?

Nowak, którego szczycę się być „przysięgłym towarzyszem" wszystkich raidów, nie wyłączając dwóch startów w Rallye Monte - Carlo, jest jedynym kierowcą z jakim nie lękam się przekraczać 120 km/godz. Ten najbardziej brawurowy zawodnik ma tylko jedną cechę, którą poczytuję mu za wadę — nie znosi wolnej jazdy.

„Pocóż się wlec" — mówi Nowak — „skoro mogę bez wysiłku zrobić na swym wozie 80 średnią?".

„Czy nie przyjemniej jechać krótko, bez kurzu, przybywać pierwszy i mieć dużo czasu na przegląd maszyny?".

„Ryzyko? — żadne. Toć inni ryzukują spóźnienia. Ci co kpią ze mnie najczęściej robią to tylko dlatego, że ich auta nie pozwalają na takie szybkości".

Zasadniczo większość kierowców gazuje jak może. Teutoni walą na całego i na Mercedesach i na Adlerach. Z cudzoziemców tylko Vojtechovsky oszczędza delikatną karoserię swego dwusuwa.

Ostrożną jazdą wyróżnia się także Rychter i nolens volens Mazurek. Jazda szybka to nie zawsze jeszcze „jazda na wariata". Tą ostatnią posługiwał się tylko jeden zawodnik w raidzie, którego temperament znosił często na rozległe pola, głębokie rowy i nieustępliwe drzewa. Po duchu z sanitarką zakończył karierę na ostatnim etapie.

Za Wąkowarskiem łapiemy gwóźdź. Ze świstem, w potwornym kurzu, przy dźwięku rozrzuconych kamyków, mijają nas Mercedesy. Nowak zły liczy wiele nas wozów wyprzedziło. Po paru minutach trzeba tankować w Bydgoszczy i oczywiście nikt nie ma reszty. Przez puste ulice przejeżdża z rasowym dudnieniem Adler Nr 10 i ospały Graham.

Ktoś złośliwy powiedział, że „Graham daje 160, tylko pan Sporny nie chce tyle brać".

W straszliwym kurzu mijamy po kolei wszystkich, wreszcie po długiej walce i nieustępliwego Guilleama.

W Kutnie znów lejemy benzynę z zapasów (ach te małe baki w amerykankach!) i w Warszawie stajemy o 7-ej rano z przeciętną 76 k/g.

Pod Łowiczem stała ciężarówka z żółtą flagą i napisem „Auto - Service" — to najlepsze przedstawicielstwo w Polsce czeka na swoje Chevrolety. Pewno w błyskawicznym tempie nakarmi je benzyną lub oliwą.

TANKOWANIE 30 LITRÓW BENZYNY TRWAŁO 1 MIN. 38 SEKUND.

Kupujemy gazety, gdzie są już pierwsze sprawozdania. O czasie dla max. przeciętnej 70 k/godz. Nowak chce wjechać do parku, przed tym pragnie uzgodnić swój zegarek z zegarkiem oficjalnym, niestety z gorliwością wybiegającą daleko poza ramy regulaminu — a więc — spotyka się z sprzeciwem władz. Radzę dla pewności odczekać jeszcze parę minut.

PIERWSZE KRAKSY.

O godz. 13 start dalej. Dowiaduję się, że Kawala najechał na moście na karetkę pogotowia, a młody Schneider zawarł za bliską znajomość z poczciwymi kmiotkami na dwuch furach co kosztowało go punkty za obcą pomoc (zmiana osi i błotnika) i nagrodę zespołową dla Mercedesa. Zgnębiona mina jaką przybrał po straszliwych rugach od Krausa (szef ekipy) nie opuściła tego sympatycznego chłopca już do końca imprezy.

Gościnnie powitany zająłem miejsce tym razem w „508" Fiata prowadzonego przez Siemiątkowskiego i Kuleszę. Kierowcy Ci to znani spece od długodystansowych raidów i zjazdów po drogach polskich, to też od razu czuje się rutynę, pewność i zupełny spokój.

Wytworny Siemiątkowski prowadzi równo jak automat. Strzałka speedometru nawet nie drgnie, stoi nieruchomo na 85. Kulesza (wzór staranności, przezorności i systematyczności) przekomarza się wesoło z towarzyszem, wtykając mu raz po raz w usta smoczek od termosa.

SIEMIĄTKOWSKI — SPORTOWIEC WYSOKIEJ KLASY.

Traktowanie całej imprezy na wesoło, z miłą dezynfektorą, jakby przez rękawiczki (ach co za rękawiczki!) z najwyższą precyzją kwalifikują tego zawodnika na typ sportowca czystej krwi, jadącego li tylko dla własnej satysfakcji i ambicji, zdala od wszystkiego co trąci businessem.



Grupa reprezentantów prasy nad jeziorem w Augustowie. Od lewej red.red.: Z. Weiss (Wieczór Warszawski), St. Dzikowski (Express Poranny), siedzą: Sokopp (Gazeta Polska), Jan Erdman (Przegląd Sportowy i Kurier Czerwony), dalej stoją radca Biega (W. W.), inż. Wędrychowski towarzysz i pilot W. Rychtera, kontroler p. M. Frank. red. Leitgeber (Kurier Poznański), W. Rychter kierowca „1".



Olimpia inż. Marka w ostrym tempie sunie po drodze gruntowej pod Dubowcami.

Obciążenie wózka wynosi pół tonny (benzyna, balast, pasażerowie i t. p.). Ekwipunek wozu wspaniały, przy tym porządek nienaganny.

Siemiątkowski jedzie na regularność, a więc do Łomży tylko 65 średnia — ani mniej, ani więcej! Przyjadą do Augustowa na 15 minut przed czasem. Czekamy w lasku koło koszar pułku ułanów. Pan Urban to stary Krechowiak i rad wielce, że widzi swych kompanów.

„508" przyszła świetnie. Trochę była twarda i trochę trzęsła, ale przy maszynie do roboty — nic.

Po chwili stała już otulona szczelnie swoim płaszczykiem, z liczb 18, a wszyscy zawodnicy drżeli ze strachu, jadąc z zawrotną szybkością... żółwia, roztrzęsionym autobusem do pobliskiego Yacht Klubu.

AUGUSTÓW, CUDA NATURY I KOMARY.

Widoki, jeziora, gmach klubu, obiad, komary, nocleg i robociarze, którzy kuli od 6 rano — nadzwyczajne!

Dojechali wszyscy. Po bohatersku z poparzonymi rękami dotarł Szachowski, pompując benzynę pompką od gum.

Dojechał również Nowak, choć to bardzo dziwne, gdyż złośliwy los zesłał mu na „bolący" amortyzator dość dziwnych pasażerów — byli to: kontroler (waga 45 kg) i fotograf (waga 100 kg). Po amortyzatorze zostało wspomnienie, fotograf spocił się z emocji, a z kontrolera, duszonego okazałą postacią mistrza Kamery, po_' został smętny strzępek organizmu.

Po obiedzie zrobiło się szalenie przyjemnie. Ogólne zbratanie. Kołaczkowski opowiada o swych młodzieńczych wyczynach na motocyklu. Ripper „czaruje" Adlery, ja gadam z Mercedesami, jakbyśmy się znali od stu lat, Rychter całkiem serio pyta Nowaka, kiedy ma się zamiar skończyć, prasa robi wywiady i telefonuje, „dwór" Mercedesa rozdaje fotosy z autografami, zapalniczki, ołówki i znaczki (echt Silber mit synthaetischen brillianten!).

A TERAZ JADĘ Z WIELKIM MISTRZEM KIEROWNICY.

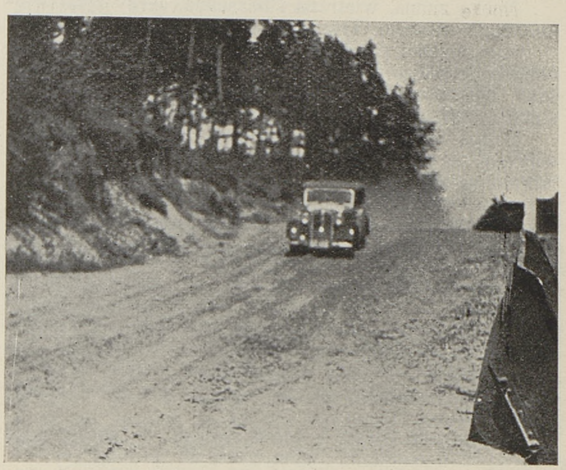
Jazda na półetapie II B na zawsze pozostanie mi w pamięci. Na starcie ścigały mnie zazdrosne spojrzenia kolegów po piórze i karcie drogowej.

O godz. 10 m. 19 zająłem miejsce w niskim Adlerze, a wślad za mną wsunęły się nogi, okazały brzuszek w niebieskim kombinezonie i ogorzała, pełna twarz z cygarem. Przyprószoną siwizną głowę osłaniał biały hełm z daszkiem. Na piersi najsłynniejszego raidowca Niemiec, Paula von Guilleauma widniała swastyka znaku D. D. A. C. i marka fabryczna Adlera.

Byłem wzruszony. Ciekawość jaka mnie pożerała ustąpiła szybko zachwytowi, a wreszcie czemuś w rodzaju uwielbienia. Guilleame to istotnie klasa najwyższa. Niezwykła pewność ręki, szybka orientacja, dyscyplina starego fachowca raidowego, wszystko to razem składało się na całość niemal doskonałą.

Dodać do tego muszę, że świetny ten zawodnik jechał sam jeden, bez mechanika i pomocy, a w obcym terenie zorientowny był lepiej od niejednego kierowcy krajowego.

Guilleaume nie tylko był na trasie przed zawodami, ale jechał bez mapy, marszruty i kilometrażu. Całą trasę miał w głowie, pamiętał każdy skręt, mostek, rozjazd, miasteczko i na wyrywki wymieniał odległości między miejscowościami.



D. K. W. por. Kołaczkowskiego wbrew oczekiwaniom gładko pokonała piaszczysty teren między Skidlem i Łunną.

Oto jak tylko Niemiec potrafi się przygotować. Osobiście zaimponowało mi to więcej, niż dwuosobowe załogi z obserwatorami, obładowane spiżarniami, marszrutami, suwakami, jedynym na świecie numerowanym spisem czynności, obsługa w całej Polsce i t. d.

Adlery grzmią jak burza. Cały team jedzie pewnie, ale b. ostro. Do Grodna przeciętna 85 km/godz. W Skidlu jesteśmy o 11.30, a po chwili ma się zacząć teren.

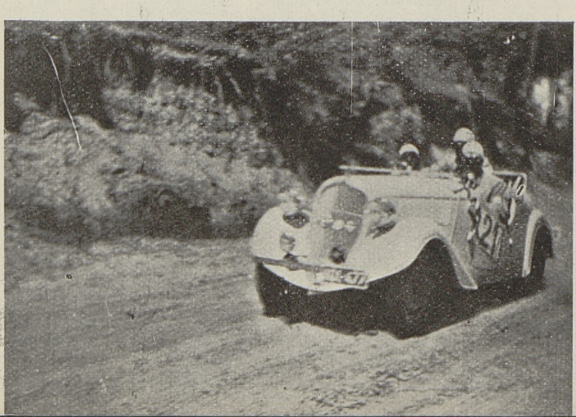
RAID POLSKI JEST ZBYT ŁATWY.

Niemiec żałuje, że wszystkie progi i większe dołki zostały zniwelowane — jazda byłaby znacznie ciekawsza. W piachach sypiemy swobodnie 65, jak opętany mija nas w tumanach kurzu Schneider na ósemce.

Podkarmiam swego kierowcę pomarańczami i ciągle zapalam mu nowe cygaro.

Guilleaume trochę się rozgadał! Pytam jak mu się podoba teren — uśmiech pogardy i wzruszenie ramion. Mój Boże, a nam się to wydawało groźne i ciężkie. „Proszę Pana, mam niedługo raid w Niemczech — 3 dni po gorszych bezdrożach". „Cóż znaczy wobec tego 57 klm piaseczku lub bruku?".

Na trasie bardzo zabawnie. Całe gromady wieśniaków patrzą na nieznane widowisko. Na polach stoją powozy, kocze i wolanty państwa z okolicznych dworów. Pod drzewami i w rowach poutykano wozy zainteresowanych. Stoją znajomi z Polskiego Fiata, z zakrętu wyłania się postać mjr Kuleszy ze Związku Motocyklowego, a na pagórku Red. Grabowski łapie migawki z trasy.



P. St. Prądzyński na Skodzie Popular na gruntowej drodze pod Łunną.

Ogólny widok parku X Raidu A. P. na Równicy. Na drugim planie schronisko Pol. Tow. Tatrzańskiego.



Guilleaume pokazuje mi znak z napisem: szybkość 20 km/godz. i ryczy ze śmiechu. W Rosin owacje dzieci z panią nauczycielką, no a Rudka wzruszyła nas do łez. Bufet z napojami, flagi, kordony dzieci, orkiestra, a nad wszystkim transparent: „Rudka was wita"!

O 12.30 Wołkowysk i przeprawa skończona. Przeciętna 60 km/godz. Teren okazał się za łatwy — nikt nie utknął.

W Wołkowysku tankujemy Drago. Otacza nas zwarta ciżba mniejszości, która w tych stronach stanowi zdecydowaną większość.

Na świetnych odcinkach Słonim — Różana szybkość nie spada poniżej 110. Nie bardzo chce się wierzyć by te Adlery były wozami seryjnymi. Przed Bielskiem zawodnik czyści karburator. Zatkana dysza. Po kilku kilometrach nowe czyszczenie filtrów, a za Brańskiem Guilleaume zatrzymuje wóz znowu. Znów grzebie w gaźniku. Może to kurz, a może nieczyste paliwo.

Za Nurem nawala kicha. Zmiana koła trwa (patrzę na stoper) 2 minuty 32 sekundy!

Na asfalcie od Wyszkowa ostatnie kilometry z mistrzem. Wyciągam zeznania. Jeździł na najtrudniejszym raidzie Liege — Rzym — Liege, który wygrał dwukrotnie (4000 klm, głównie góry). Za 2 tygodnie startuje w Le Mons na 24 godzinnym wyścigu torowym. Jedzie na opływowej, wyścigowej limuzynie Adler (185 k/g).

W roku 1935 cały team startował w Rallye de Maroc. Niestety do mety doszedł tylko Sauerwein, którego w rezultacie zdyskwalifikowano za nieprzepisowe błotniki (te same jakie miał i obecnie!). Poza tym raid w Portugalii i największe raidy terenówki niemieckie. (Prusy Wschodnie).

JUŻ ZNOWU WARSZAWA.

Ostatnie cygarko i Plac Marszałka. Czasu moc, więc Guilleaume robi całą kiszkę na rezerwie. Gapie utrudniają pracę, a policja wcale nie interweniuje. Z trudem pozwalają kierowcy wsiąść do wozu i wjechać do parku. Niemiec wyciąga swój olbrzymi stoper (puszczony przy starcie) i wjeżdża co do sekundy w ogrodzenie.

Przerwa w stolicy stanowczo była za długa. Został przez nią wyeliminowany całkowicie moment zmęczenia fizycznego kierowców. Wszyscy chcieli jechać dalej — trudność raidu zmalała jeszcze bardziej.

OLYMPIA — WÓZ, KTÓRYM SIĘ PŁYNIE.

Na nocną jazdę w Beskidy uplasowałem się w Opel-Olympia inż. Marka. O jeździe tej mogę powiedzieć jedno — Olympia to prawdziwe cudo jeśli chodzi o noszenie, niezależne zawieszenie daje efekt niespotykany nie tylko w małych wozach, ale i dużych, drogich maszynach. Na największych wzgórzach pod Częstochową po prostu frunie się lub płynie, jak kto woli. Szybkość też ładna.

Marek prowadzi doskonale. Kierowca opanowany jedzie z rutyną starego motorowca: spokojnie i równo. Inż. Marek jest przy tym wzorem skromności i koleżeństwa. Jedzie bez cudów i brawury, ale za to prosto do celu. Ma przy tym szczęście; żadnych gum ani reperacyj.

Nad ranem Śląsk. Na jaśniejszym niebie sylwety wind kopalnianych lub gorejące czeluści pieców. Przez labirynt miast prowadzą nas jakieś motocykle oczekujące na szosach.

Na skręcie w Katowicach olbrzymie znaki Mercedesa i napis: Beuzin und Reifen. Po tym wspaniałe drogi i widoki. Lasy górskie, sarny, Pawłowice, mgły, Skoczów, a przed nami Beskid.

Na Równicę wjeżdżamy 50-ką z pełnym obciążeniem. Na wirażu stoi Ripper — skrzynia biegów rozebrana, defekt poważny — ot i szkoda!

W parku są już Chevrolety, Ford, przed wjazdem na polanę czeka Bellen na 1500 Fiacie. Na ogromnej ciężarówce, zdobnej w znaki i sztandary, obsługa Mercedesa.

W schronisku ruch. Urban Siemiątkowski z Kuleszą już w pyjamach. Paczesny probuje regionalnych napoi wyskokowych. Redaktorzy Biega, Erdman i Weiss coś skrobią. Dąbrowski opowiada o jeździe z ręczną latarką i zabitym bocianie, Orssich o koźle a Nowak o jakimś ptaku.

A do obżarstwa zachęca niejaki p. Bormann, nie żaden gospodarz raidu tylko same złoto. Tylko „piekarze" zniknęli i knują coś przy drzwiach zamkniętych.

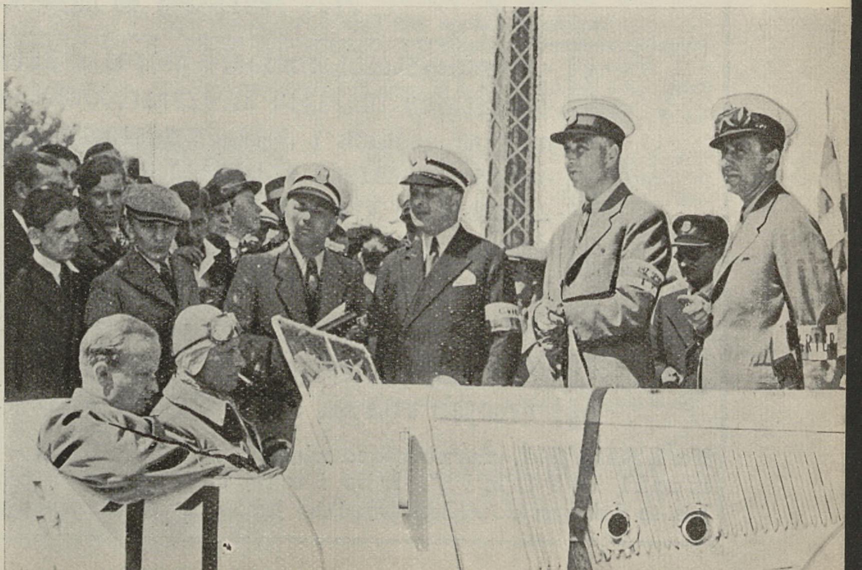
RIPPER JEDZIE NA SZNURKU

Rippera wciągnięto na lince. Biedny Jasio nadrabia miną i wygłupia się jak zwykle. Wykombinował sprytnie, że zamiast odpaść od raidu woli wykonać próbę górską choćby z obcą pomocą i punktami karnymi. Jakoż jechał ciągnięty przez inne auto, po tym robił nową skrzynkę w Bielsku i dojechał do Warszawy, ale już po czasie.

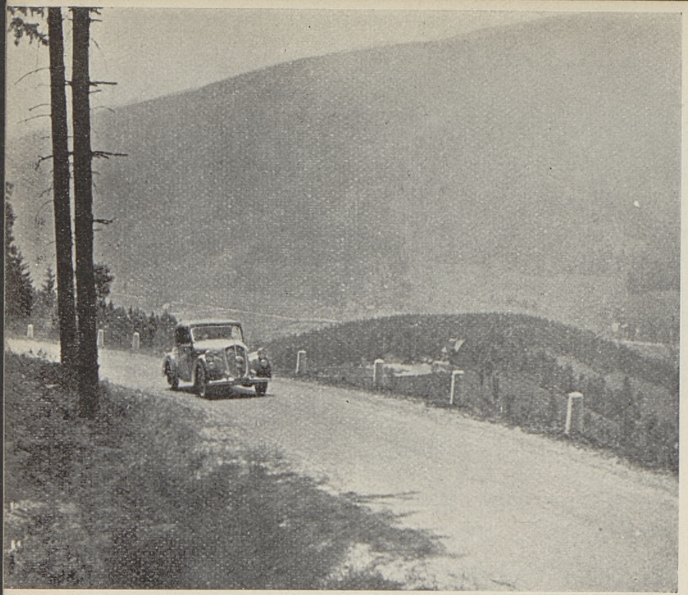
Inni jechali nie o wiele szybciej.

RÓWNICA SELEKCJONUJE MASZYNY I KIEROWCÓW.

Na ogół próba górska wywarła wrażenie słabe. Maszyny zmordowane ciągnęły licho, Mercedesowi zarzuciła świeca, Prądzyńskiemu na Skodzie pękła uszczelka od głowicy. Ładnie spisały się tylko Adlery i wspaniale Aero (dwutakt, dwa litry, lekka karoseria i świetny kierowca).



Sauerwein (Niemcy) startuje do ostatniego półetapu Równica — Warszawa. Stoją od lewej: wicekomandor X raidu A. P. — p. Maryański, komandor-prezes J. Regulski, kierownik prób na Równicy mjr Sztukowski, starter p. St. Barylski.



Steyr p. Kasperowicza w czasie górskiej próby szybkości na Równicy, wykazał, że jest najszybszym wozem w kat. III pośród samochodów skarosowanych turystycznie. Steyr był również najszybszym wozem w tej grupie na próbach szybkości płaskiej.

Z Polaków najlepszy czas uzyskał Nowak. Graham zawiódł zupełnie.

Ogólnie dopiero Równica wyselekcjonowała zawodników. Grętkiewicz dojechał bardzo późno, Dąbrowski ditto, Graham ze średnią 55, Ripper zdefektowany z furą punktów.

Stasia Prądzyńskiego zostawiliśmy na Równicy. Zrobił głowicę, ukończył próbę i przyszedł do Warszawy b. dzielnie późnym wieczorem. Do mety nie doszedł tylko Fiat Kawali (wpadł na wóz z deskami pod Łodzią, zgiął sobie oś przednią po raz drugi i zrezygnował z raidu)) i po czasie Ripper.

DAS KLEINE WUNDER ZADZIWIA WSZYSTKICH

Ja jechałem z Paczesnym na DKW. Upał potworny, kurs jeszcze większy i w karetce duszno tak, że trudno wprost oddychać. Paczesny ze znanym sobie nerwem, ociera kroplisty pot z czoła i „grzeje". Wydusza z maszynki co się daje. Dekawka nie ma czasu wytchnąć.

Coś tam stuka w podłogę, termosy brzęczą, wyrzucam jakąś stłuczoną butelkę, a kierowca rękę trzyma na klaksonie i gaz do deski.

Paczesny prowadzi dobrze, ostro i nerwowo. Widać szaloną ambicję sportową i upór — zresztą idzie o dużą stawkę: nagrodę dla zespołu. DKW trzymają się świetnie — te tanie i proste maszynki zdały egzamin w najcięższych warunkach celująco. Na dołach wóz niesie bardzo dobrze. W Częstochowie gorączkowe tankowanie mieszanki z oliwą i nieco sfatygowani upałem i ostrą jazdą stajemy na czas w stolicy.

Na tym etapie Nowak musiał dodać wody i dostał punkty. Opisał to pięknie kol. Erdman w „Dobrym Wieczorze".

PRÓBA ZRYWU, HAMOWANIA I... NERWÓW.

Następnego dnia próby zapalania na placu i pod Łomiankami zryw, hamowanie i szybkość płaska. I tutaj dopiero nastąpiły niespodzianki. prawdzie kilometre lance wygrał Nowak, ale zryw i hamowanie sknocił przez nieuwagę. Wszyscy montecarliści: Bellen, Prądzyński i Nowak przejechali w tempie linię mety — pomylili bulwar w Monaco z szosą marymoncką.

Aero czeskie typowane na zwycięzcę nie paliło wszystkich świec i zeszło na 2 miejsce. Najlepszym w kategorii dużych wozów okazał się Mazurek na Chevrolecie, w klasie średniej team Adlera, a wózkach małych Kołaczkowski na DKW przed Siemiątkowskim na Fiat 508.

Nie obeszło się bez protestów i żali, których nie zdołał zagłuszyć nawet kruszon w Automobilklubie. Niemcy wyjechali oczarowani raidem, gościnnością i nagrodami. Istotnie organizacja była wspaniała; przypominała zupełnie najlepsze wzory zagraniczne.

Drobne niedociągnięcia regulaminowe zapewne będą usunięte i XI Raid AP stanie się już niewątpliwie jedną z najciekawszych imprez międzynarodowego kalendarza sportowego na rok 1938. *Inż. P. M. Lubiński*

Jan Erdman

5 minut strachu

W „Przeglądzie Sportowym" ukazał się barwny felieton pióra czołowego dziennikarza sportowego — red. J. Erdmana, który za łaskawym zezwoleniem Redakcji „Przeglądu Sportowego" podajemy Czytelnikom A.T.S'u.

„Automobilklub Polski prosi wszystkie władze, instytucje społeczne i osoby prywatne o udzielanie okazicielowi niniejszej legitymacji opieki i poparcia przy pełnieniu obowiązków zawodowych podczas Raidu Międzynarodowego".

Opieki i poparcia nie władz wprawdzie i nie osób prywatnych, ale opieki Boskiej i potęgi św. Krzysztofa żądałem na Raidzie co godzina, co krok...

Bo też wpadłem w towarzystwo! Dnia nie znają — tylko jadą, nocy nie szanują — tylko pędzą, odpoczynku nie obserwują, nie jedzą, nie piją, higienę poniewierają, ludzkie potrzeby lekceważą (słowo daję! zająć się nimi powinni lekarze), wygód nie potrzebują — słowem nie są to ludzie zwykli, jakich codziennie spotykamy w kawiarni, w kinie i na wizycie u cioci.

Nawet koledzy redakcyjni — chociaż też prawdę mówiąc dziwacy wielkiej klasy — nie umywają się do tamtych centaurów (pół człowieka, pół samochodu).

Stosunkowo najnormalniej zachowuje się in. Witold Rychter. Jego Chevroletka wygląda przynajmniej w przybliżeniu tak, jak wyobrażamy sobie auto. Poduszki miękkie, głębokie, dużo wolnego miejsca na wyprostowanie nóg, motor pracuje cichutko jak kanalizacja u sąsiada, na klaksonie hejnał krakowski można zagrać, wszystko szczelnie zamknięte, kurzu za grosz — prawdziwie wielkopańska limuzyna!

Po pół godziny jazdy inż. Rychter odwraca się do tylnego siedzenia i mówi głosem najuprzejmiejszego gospodarza:

— Pan pasażer pewnie już się zmęczył podróżą. Czy wolno podać lunch?

W tej górnej torbie są kurczęta po francusku bez nadzienia. Aluminiowe nakrycie znajdzie pan obok. Przed kurczakiem radziłbym jednak golnąć czarkę wermutu. Jest to okazyjna butelka Martini, przywieziona z Wenecji przez mego kuzyna. Banany i pomarańcze są na dole w należytej ilości. Czekolada, keks i papierosy — w tej samej torbie. Gdyby pan redaktor pił, miałbym prawdziwy rarytas: cytrynówkę, nastawioną w zeszłym roku własnoręcznie. Doskonała! Czy chce pan przepis?

Pasażer nie odpowiada. Gryzie udko.

U Rychtera — to jest jazda! Jego „mechanikiem" jest Wędrychowski, wielki Wędrychowski, który z Rogalskim i Drzewieckim samoloty RWD produkuje. „Mechanik" co chwila wyjmuje suwak logarytmiczny z kieszeni, oblicza, patrzy na tabelę i dyktuje:

— Mamy przeciętną szybkość 73. Dodaj gazu. Za 11 minut powinniśmy być w Wołkowysku.

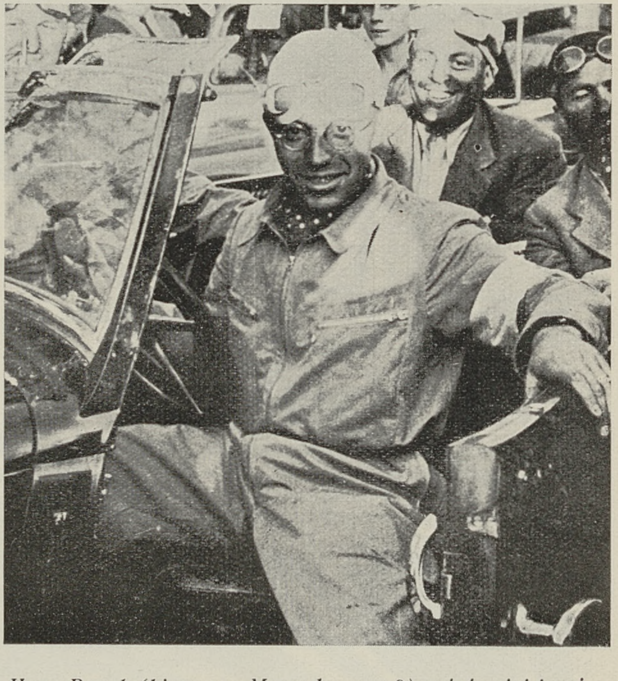
Inż. Wędrychowski całe życie uregulował tymi tabelami. Na jednej napisane co na postoju robić, na drugiej — jak podczas drogi jechać, a na trzeciej narysowany każdy mostek, każdy wybój, każdy garb na szosie.

Jechałem z inżynierami odcinek Augustów — Słonim — Warszawa i widziałem mapy, gdzie każda zasadzka na resory, każdy niebezpieczny zakręt był zamarkowany czerwonym ołówkiem z dokładnym objaśnieniem, na jakim go wziąć biegu i z jaką szybkością.

Jechaliśmy tak spokojnie, tak pewnie, tak matematycznie, od dziury do dziury, od bagna do bagna, od piachu do piachu, od mostku do mostku, aż ululany miarowanym kołysaniem zasnąłem jak na kolanach matki! U Rychtera — fajna jazda!

★

Ale inni kierowcy — pożal się Boże! W Gdyni otrzymałem przydział do Raucha. Niemców znam i szanuję, bo to spokojni i mili ludzie, Mercedesem się zachwycam, bo to wóz poważny, nie podlotek, więc ucieszyłem się, że chociaż noc spędzę wygodnie.



Hans Rauch (kierowca Mercedesa nr 9) najrówniej i najspokojniej prowadzący wóz z zespołu Mercedesa, zdobył nagrodę hr. St. Tyszkiewicza za największą przeciętną szybkość w jeździe okrężnej (Próba „B"), osiągnawszy przeciętną 69,9 km godz.

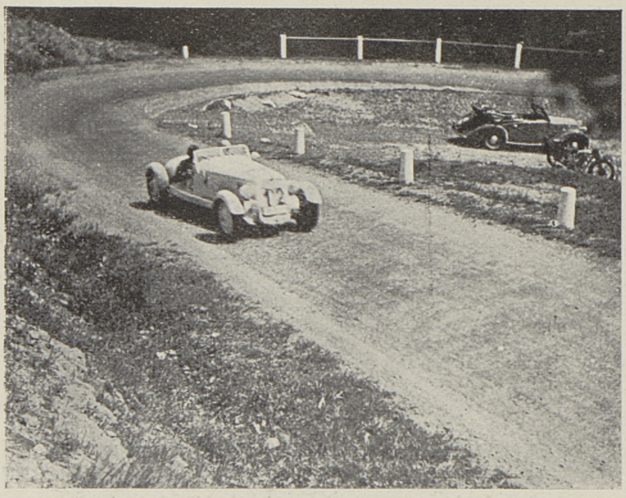
Start był punktualnie o północy. Z ręcznymi lampami w zębach leżeli pod samochodami kierowcy i na gwałt sprawdzali hamulce. Wiadomo, że w nocy jedzie się więcej na hamulcach, niż na gazie.

Wkaraskałem się do wozu z zaufaniem. Przez miasto waliliśmy 90. „Brawuruje, myślę, poczciwych mieszczan chce epatować". Ale na szosie Rauch nie zwalnia. Przeciwnie, dodaje gazu. Strzałka przekracza 95, dotyka setki.

I nagle kończy się asfalt. Bierzemy kierunek na Kartuzy — Kościerzynę, na Kaszubską Szwajcarię. Z dróg wznosi się gęsta mgła kurzu. Żółty reflektor uderza i spada na zie-



Limuzyna p. W. Rychtera (nr 4) na piachach pod Łunną wiezie red. J. Erdmana i jego groźne pióro, które tym razem okazało się łaskawe dla kierowcy i samochodu.



Hr. Orssich na Adler - Trumf (Nr. 12) w czasie próby szybkości górskiej pod Równicą.

mię bezbronny. Widać zaledwie na 20 metrów, potem szary tuman.

Hans Rauch poprawia okulary, ale nie obniża szybkości. Wszyscy czujemy uciekającego nam konkurenta, ale nie widzimy go ani na chwilę, nie domyślamy się nawet, czy też ma przewagę dziesięciu minut. Taki kurz potrafi wisieć w lesie trzy kwadranse.

A może na słuch go złapię? Nastawiam uszu. Coś bulgoce. Wytężam uwagę. I nagle rozumiem!

— Ssss... Bremsen! Jetzt Kurve links, dann rechts. Baczność! Hamuj! Zakręt w lewo, zaraz potem w prawo.

Mam rozdziawioną gębę, rękoma wpiłem się w poręcz. Przecież ten Rauch — nic nie widzi. Facet krótkowzroczny, poza tym obciążony „kurzą ślepotą". Jak nastaną ciemności, własnego guzika nie odepnie!

Ratunek w mechaniku! Pilotuje go doskonale, równie doskonale jak Rauch prowadzi. Dyktuje każdy ruch, każdą zmianę biegów.

A my w tym wozie, w kurzu, w pędzie wystrzelonego pocisku... Więc kładę się kierowcy na ramieniu błagalnym głosem dyktuję w samo ucho:

— Zakręt w prawo... Wyprostować! Jeszcze raz w prawo!

Na zakręcie leżą już pierwsze kolory poranku. Farby położone są „bez pojecia", jak na rysunkach mojej siostrzenicy. Do malowania świtu użyła przyroda wszystkich ołówków, nie licząc się ani z harmonią, ani z przyzwoitością. Aby prędzej dzień, aby prędzej jasność... Boże, jaka emocja!

Z Rauchem jechać — to mi jazda! Wspomnienia na całe życie!

★

W Równicy śląskiej przydzielono mi wóz najszybszy, wóz pośpieszny, ekspressowy, słowem — Ford 8, Nowaka.

Szliśmy na czele korowodu przez 120 kilometrów. Potem trzeba było stanąć, tankować, czekać. Leli tę benzynę — w nieskończoność. Na księżyc sie wybieracie?!

Kiedy lać skończyli, dwa Mercedesy były już przed nami. Goniliśmy ich aż do Częstochowy. Pod Piotrkowem daliśmy za wygraną: wygotowała sie woda w chłodnicy.

Był smutek w przyrodzie i żal w naszym aucie, kiedy po półgodzinnym namyśle kierowca postanowił popełnić przekroczenie regulaminu, aby ratować swój czas. Doleliśmy wody: kontroler wpisał dwa karne punkty.

Teraz motor grał zupełnie inaczej. Rwał naprzód ze zwycięską siłą. Dajcie teraz Mercedesa. Ale Mercedesy stały już w stajni. Było późno. Jeśli nie zameldujemy się na metę w ciągu dwu godzin — diabli wzięli naszą „regularność"!

Przez objazdy Rogowa, przez wykroty Rudy Pabianickiej wpadliśmy do Łodzi na Piotrkowską. Siedem kilometrów prostej — aż kusi do szybkiej jazdy. Naprzód, naprzód!

Ale jakże jechać kiedy cała Piotrkowska pokryta jest drobnym śrutem ludzkim, zaszpntowana skrzepami tramwajów, zapaskudzona ciężarowymi wrzodziankami.

Nowak jedzie 85. Jedną ręką prowadzi, drugiej nie spuszcza z sygnału. Klakson ryczy, ludzie nie ustępują. Ford jedzie.

Widzę, że się skończy źle. Z jednej strony Ford i Nowak, z drugiej — niechętne mrowisko. Oboje nie ustąpią. W powietrzu wisi katastrofa.

Jedziemy samym środkiem. Ugodziliśmy miasto w serce. I oto powtarza się cud przejścia suchą nogą Morza Czerwonego. Pokonaliśmy codzienny ruch. Poddał się, rozstąpił. Rozkrzyżowały się policyjne pałeczki. Z wrzaskiem i hukiem przetoczył się Ford. Cała historia trwała pięć minut, ale pięć minut intensywnego strachu.

★

— Był to ostatni raid w życiu. To nie dla mnie. Mijaliśmy wozy o centymetry.. Katastrofa mogła się wydarzyć lada chwila...

Kolega blednie, ale w przyszłym roku na pewno znów pojedzie. A ja nie narzekam. Już dziś proszę o miejsce na raid następny. Miejsce u Nowaka. Bo z Nowakiem jedzie się byczo!

Raid jest na prawdę wielkim przeżyciem, wielką przyjemnością.


PL
GALKAR
KARPATY



Migawki z X Międzynarodowego Raidu A. P. 1937. 1. Wóz komandorski zjeżdża na start próby szybkości górskiej. 2. Jezioro w Augustowie, gdzieśmy odpoczywali zbyt krótko!... 3. Sen na trawie krzepi! Zawodnicy zmęczeni nocną jazdą 5-go półetapu śpią smacznie na zboczu Równicy. 4. P. Siemiątkowski bada w Augustowie „odwrotną stronę medalu", a p. Kulesza się cieszy, że wszystko idzie dobrze. 5. Hr. v. Orssich dolewa wodę do swego Adlera. 6. Załoga „3" słucha.... 7. Zwycięzca w V-ej kategorii p. Mazurek przy swej Chevrolecie Nr. 3. 8. Pp. Rychter i Wędrychowski „jak te Ajaksy dwa"... 9. P. Nowak kończy próbę szybkości płaskiej. 10. Kierownictwo Raidu; od lewej stoją: pp. Komisarz Sportowy mjr. Sztukowski, From-Chrolewicz (A. Śląski), Komandor Raidu Prezes J. Regulski, Wicekomandor Maryański, starter Barylski. 11. Pp. S. Barylski, S. Przygodzki, Keller przy elektrycznym chronometrze, na próbie szybkości górskiej. 12. P. Bellen ciężko pracuje na trasie...



Migawki z X Międzynarodowego Raidu A. P. 1937: 1. W daleką drogę — tłumy publiczności żegnają odjeżdżające samochody. 2. Wicekomandor Seńkowski i p. Gaweł „urzędują" w Gdyni. Na drugim planie „Aero" — Voytechowsky'ego. 3. „Auto - Service" pod Kutnem — p. Rychter „chwyta" 30 ltr. benzyny w 1 min. 28 sekund. 4. Osada „4" — pp. Rychter i Wędrychowski nie rozstawali się ani na jedną chwilę. 5. P. Ripper wytacza koła z parku w Augustowie. 6. „Kolekcjoner nagród" — p. von Guilleaume poi benzyną swego Adlera. Obok przemiłe psy dyr. Wygarda nie są zachwycone samochodami i gwarem raidowym. 7. Prezes A. P. wiceminister J. Piasecki wręcza nargodę zwycięzcy w I-ej kategorii p. Kołaczkowskiemu. Obok wicem. Piaseckiego stoi Prezes Komisji Sportowej A. P. dyr. J. Regulski. 8. Schronisko na Równicy — miejsce parogodzinnego wypoczynku po ciężkim etapie nocnym. Przed schroniskiem punkt zaopatrzenia. 9. „Kilometerfresser" Nowak, po zakończeniu jazdy okrężnej na swoim wiernym Fordzie, wyładowanym po brzegi prasą. W tyle siedzą red. Erdman (Przegląd Sportowy) i red. Weiss (Wieczór Warszawski). 10. Starter p. Baryłski popędza batem pechowego Rippera ciągniętego na lince przez auto inż. Zangla z Bielska.

Charakterystyka prób X Międz. Raidu A. P. 1937

Raid składał się z 6-ciu odrębnych prób. Charakterystykę poszczególnych prób podajemy poniżej:

Próba A (rozruch silnika) — próba odbyła się przed startem do jazdy okrężnej w dn. 6 czerwca w Warszawie na Wybrzeżu Kościuszkowskim.

Zawodnik, który uruchomił silnik w ciągu 15 sekund otrzymał 1 punkt dodatni.

Próba „B" (jazda okrężna) — polegała na przejechaniu 3-ch etapów z szybkością nie mniejszą niż 45 km/godz., a nie większą niż 70 km/godz.

Każdy etap składał się z dwu półetapów.

Etap I „A" — Warszawa — Modlin — Brodnica — Grudziądz — Starogard — Gdynia. Km 404. Minimalny czas jazdy 5 godz. 47 minut. Maksymalny — 8 godz. 58 minut.

Start odbył się w Warszawie o godz. 10-ej rano. Wozy startowały w odstępach 2-minutowych wg kolejności numerów startowych (za wyjątkiem p. Spornego (Nr 2), który startował pierwszy jako posiadający silnik o większym litrażu).

Za przebycie trasy wszyscy zawodnicy otrzymali po 400 punktów dodatnich. Prócz tego za osiągnięcie szybkości przeciętnej 50 km/godz. otrzymali oni 2 pkt. 55 km/godz. — 6 pkt., 60 km/godz. — 10 pkt.

Etap I „B" — Gdynia — Wejherowo — Kartuzy—Kościerzyna — Bydgoszcz — Włocławek — Sochaczew — Warszawa (km 553). Minimalny czas jazdy 7 godz. 54 minuty — maksymalny 12 godz. 17 minut.

Start nastąpił z Gdyni o godz. 24-ej. Wozy ruszały w odstępach minutowych.

Za przebycie trasy otrzymali kierowcy po 600 pkt. dodatnich, zaś za osiągnięcie szybkości przeciętnej 48, 52 i 55 km/godz., przyznawano osobno 2, 7 lub 10 pkt. dodatnich.

Etap II „A" — Warszawa — Wyszków — Kisielnica — Augustów (km 240). Minimalny czas jazdy 3 godz. 26 minut, maksymalny 5 godz. 20 minut.

Za przejechanie trasy uzyskali kierowcy 400 pkt. za uzyskanie szybkości 48 km/godz. — 2 pkt., 52 km/godz. — 7 pkt., za 55 km/godz. — 10 pkt.

Start odbył się o godzinie 13-ej.

Etap II „B" — Augustów — Skidel — Wołkowysk—Białowieża — Małkinia — Wyszków — Warszawa (567 km). Minimalny czas jazdy 8 godz. 06 min., maksymalny czas jazdy 12 godz. 36 minut.

Za przebycie trasy — 600 pkt. dodatnich. Za średnią szybkość: 50 km/godz. — 2 pkt., 52 km/godz. — 7 pkt. dod., 55 km/godz. — 10 pkt dodat.

Etap III „A" — Warszawa — Piotrków — Częstochowa — Katowice — Mikołów — Ustroń — Równica (428 km).

Minimalny czas jazdy 6 godz. 07 minut. Maksymalny czas jazdy 9 godz. 30 minut.

Start odbył się w czwartek 10 czerwca o godz. 21 wieczorem, wozy ruszyły w odstępach minutowych.

Etap III „B" — Równica — Pszczyna — Katowice — Piotrków — Łódź — Łowicz — Warszawa (480 km).

Minimalny czas jazdy 6 godz. 51 minut, maksymalny 10 godz. 40 min.

Za przebycie trasy zawodnicy otrzymali 500 pkt. za osiągnięcie szybkości średniej 50 km/godz. — 2 pkt., 55 km/godz. — 6 pkt., 60 km/godz. — 10 pkt.

Próba „C" — szybkości górskiej — polegała na przejechaniu z możliwie największą szybkością trzykilometrowego odcinka drogi górskiej wiodącej na szczyt Równicy. Za każdy kilometr na godzinę otrzymywał zawodnik 0,2 punkta.

Próba „D" — polegała na ruszeniu z miejsca z zimnym silnikiem i przejechaniu 15 metrów. Zawodnicy byli ustawieni przed startem w odległości 3 m od wozu i na dany sygnał musieli dobiec do samochodu, wskoczyć i uruchomić silnik.

Za uruchomienie w czasie poniżej 15 sekund otrzymał zawodnik 6 pkt. dodatnich, w czasie 20 sekund — 5 pkt., w czasie 25 sekund — 4 pkt. dodatnie, 30 sekund — 3 pkt. dodatnie, 40 sekund — 2 pkt. dodatnie, 60 sekund — 1 pkt. dodatni.

Po próbie „D" odbyły się badania techniczne samochodów, które polegały na stwierdzeniu czy dany wóz nie został uszkodzony w czasie Raidu. Braki techniczne były karane punktami w następującej relacji: za niedziałanie rozrusznika — 2 punkty karne, za uszkodzenie lub brak latarni przedniej (za każdą) 1 punkt karny, za zgięcie jednego błotnika — 1 punkt, za brak błotnika lub jego części — 5 punktów, brak stopnia lub jego części — 3 pkt., zgniecenie nadwozia (osobno z obu stron) — 2 punkty, brak odwietrznika lub części —2 punkty, uszkodzenie budy lub dachu — 1 punkt, brak koła zapasowego (za każde) — 5 punktów.

Próba „E" — szybkości płaskiej odbyła się na szosie Warszawa — Modlin na 20 kilometrze (pod Łomiankami).

Próba składała się z dwu części, z próby szybkości ze startu lotnego i ze startu z miejsca. Przy starcie lotnym obowiązywał rozbieg kilometrowy. (Szybkość w całych skończonych klm/godz. przeliczano w rewelacji 1 klm/godz. = 0,1 punkta).

Próba „F" — zrywu i hamowania. Zawodnicy mieli przebyć dwieście metrów z trzema zatrzymaniami. Należało mianowicie hamować wóz w oznaczonych miejscach cofać wstecz i znów ruszać dalej.

Próba musiała być wykonana w ciągu 60 sekund. Za szybsze wykonanie otrzymywali zawodnicy punkty dodatnie.



Team D. K. W. startujący w X Międzynarodowym Raidzie A. P. 1937. Od lewej por. Kolaczkowski (nr. startowy 23), p. Strenger (nr. start. 24), p. Paczesny (nr. start. 25).

Punktacja i wyniki

(Nazwisko kierowcy i opis wozu podajemy pod tabelą, liczby osiągnięte w danej kate-

Nr startowy	Próba A: Rozruch sek	Próba A: +	Próba B ETAP I A: Trasa	I A: Osiągn. szyb. 60 km./godz.	I A: Razem +	Próba B ETAP I B: Trasa	I B: Osiągn. szyb. 60 km./godz.	I B: Razem +	Próba B ETAP II A: Trasa	II A: Osiągn. szyb. 60 km./godz.	II A: Razem +	Próba B ETAP II B: Trasa	II B: Osiągn. szyb. 60 km./godz.	II B: Razem +	Próba B ETAP III A: Trasa	III A: Osiągn. szyb. 60 km./godz.	III A: Razem +	Próba B ETAP III B: Trasa	III B: Osiągn. szyb. 60 km./godz.	III B: Razem +	Próba C szybkości górskiej: km/g	Próba C: +
1	2	1	400	10	410	600	10	610	400	10	410	600	6	606	500	10	510	500	2	502	49,71	7,04
2	3	1	400	10	410	600	10	610	400	10	410	600	10	610	500	10	510	500	10	510	56,39	11,27
3	2	1	400	10	410	600	10	610	400	10	410	600	10	610	500	10	510	500	10	510	53,91	10,78
4	2	1	400	10	410	600	10	610	400	10	410	600	10	610	500	10	510	500	10	510	53,11	10,62
5	3	1	400	10	410	600	10	610	400	10	410	600	2	602	500	10	510	wycofany			40,79	8,15
6	6	1	400	10	410	600	10	610	400	10	410	600	10	610	500	10	510	500	10	510	**64,21**	**12,84**
7	14	1	400	10	410	600	10	610	400	10	410	600	10	610	500	10	510	500	10	510	43,23	8,64
8	4	1	400	10	410	600	2	602	400	10	410	600	10	610	500	10	510	500	10	510	19,17	3,83
9	3	1	400	10	410	600	10	610	400	10	410	600	10	610	500	10	510	500	10	510	42,26	8,45
10	5	1	400	10	410	600	10	610	400	10	410	600	10	610	500	10	510	500	10	510	**61,19**	**12,23**
11	7	1	400	10	410	600	10	610	400	10	410	600	10	610	500	10	510	500	10	510	59,32	11,86
12	3	1	400	10	410	600	10	610	400	10	410	600	10	610	500	10	510	500	10	510	59,58	11,91
14	5	1	400	10	410	600	10	610	400	10	410	600	10	610	500	10	510	500	10	510	45,38	9,07
15	2	1	400	10	410	600	10	610	400	10	410	600	10	610	500	10						
16	2	1	400	10	410	600	10	610	400	10	410	600	10	610	500	10	510	500	10	510	46,02	9,20
17	2	1	400	10	410	600	10	610	400	10	410	600	10	610	500	10	510	500	6	506	37,98	7,59
18	2	1	400	10	410	600	10	610	400	10	410	600	10	610	500	10	510	500	10	510	**40,56**	**8,11**
19	2	1	400	10	410	600	10	610	400	10	410	600	10	610	500	10	—	wycofany			—	—
20	4	1	400	10	410	600	10	610	400	0	400	600	10	610	500	10	510	wycofany			36,05	7,21
21	3	1	400	10	410	600	10	610	400	10	410	600	10	610	500	10	510	500	6	506	1,56	0,3
22	12	1	400	10	410	600	10	610	400	10	410	600	10	610	500	0	500	wycofany			23,28	4,65
23	4	1	400	10	410	600	10	610	400	10	410	600	10	610	500	10	510	500	10	510	39,63	7,92
24	4	1	400	10	410	600	10	610	400	10	410	600	10	610	500	10	510	500	10	510	39,00	7,80
25	5	1	400	10	410	600	10	610	400	10	410	600	10	610	500	10	510	500	10	510	38,17	7,63

W X Międzynarodowym Raidzie A. P. wzięły udział ogółem 24 samochody oznaczone następującymi numerami startowymi:

Nr 1 — Graham „116", supercharger (z komresorem), limuzyna 8 cylindrowa. Litraż 3263 cm sześc. (kat. V). Kierowca p. Eugeniusz Sporny, mechanik p. Paweł Krótki.

Nr 2 — Ford „V8" — torpedo, litraż 3622 cm sześc. (kateg. V). Kierowca p. Jerzy Nowak, mechanik p. A. Danielewicz.

Nr 3 — Chevrolet „Master Sedan" 6-cylindrowy, litraż 3540 cm sześc. (kateg. V). Kierowca p. Aleksander Mazurek, mechanik p. Winiarski.

Nr 4 — Chevrolet „Master Sedan" 6-cylindrowy, litraż 3540 cm sześc. (kateg. V). Kierowca p. Witold Rychter, mechanik p. Wędrychowski.

Nr 5 — Fiat „527" — torpedo, 6-cyl., litraż 2516 cm sześc. (kateg. V). Kierowca p. kpt. Kawala, mechanik p. W. Derwich.

Nr 6 — Aero „50" — roadster 4 cyl. dwutakt, litraż 1997 cm sześc. (kateg. V). Kierowca p. Vladimir Vojtechovsky (Czechosłowacja).

Nr 7 — Mercedes - Benz typ „170", torpedo 6-cyl., litraż 1697 cm sześc. (kateg. III). Kierowca p. Wolfgang Kraus (Niemcy), mechanik p. Sailer.

Nr 8 — Mercedes-Benz typ „170", torpedo 6-cyl., litraż 1697 cm sześc. (kateg. III). Kierowca p. Friedrich Schneider (Niemcy), mechanik p. Schmidt Peter.

Nr 9 — Mercedes-Benz typ „170", torpedo 6-cyl., litraż 1697 cm sześc. (kateg. III). Kierowca p. Hans Rauch (Niemcy), mechanik p. Peter Kloz.

Nr 10 — Adler-Trumpf — roadster 6-cyl., litraż 1679 cm sześc. (kateg. III). Kierowca p. Paul v. Guilleaume (Niemcy).

Nr 11 — Adler-Trumpf — roadster 6-cyl., litraż 1679 cm sześc. (kateg. III). Kierowca p. Rudolph Sauerwein (Niemcy).

Nr 12 — Adler-Trumpf — rodster 6-cyl., litraż 1679

X Międzynarodowego Raidu A. P.

drukowane tłustym drukiem oznaczają najlepsze wyczyny gorii, na danej próbie.)

Próba D (rozruchu) Czas w sek.	+	Próba E szybkość płaska z miejsca km/g	+	Lotny km/s	+	Razem +	Próba F zrywu i hamowania Czas w sek.	+	Prowadził cały czas Kierowca	+	Ogółem punkt. ∓	Punkty karne etapowe	techniczne	Razem −	Ostateczna ilość punktów +	Klasyfikacja	Klasyfikacja zespołów	Za co otrzymał punkty karne
62	0	71,3	7,13	104,4	10,44	12,30	41,2	1,51	Sporny	15	3084,85	—	0	0	3084,85	V		
$11^{1}/_{5}$	6	**84,8**	**8,48**	**119,9**	**11,99**	**20,47**	43,4	1,66	Nowak	15	3115,40	2	0	2	3113,40	IV		dolanie wody na półetapie III
$11^{1}/_{5}$	6	80,4	8,04	112,2	11,22	19,26	**32,2**	**2,78**	Mazurek	15	3114,82	—	0	0	3114,82	I		
$12^{1}/_{5}$	6	75,0	7,50	108,6	10,86	18,36	32,4	2,76	Rychter	15	3113,74	—	0	0	3113,74	III		
—					—	—	—	—	Kawala	15	—	40	—	40	—	—		obcy materjał obca pomoc
11	6	59,0	5,90	104,3	10,43	16,33	33,4	2,66	Voitechovsky	15	3113,83	—	0	0	3113,83	II		
$12^{2}/_{5}$	6	69,2	6,92	95,7	9,57	16,49	52,0	0,80	Kraus	15	3107,93	—	0	0	3107,93	V		
$10^{1}/_{5}$	6	67,5	6,75	92,5	9,25	16,00	34,2	2,58	Schneider	15	3096,41	40	2	42	3054,41	VIII	III 9271.60	obca pomoc, obcy materjał i uszkodzenie błotników
11½	6	67,8	6,78	93,7	9,37	16,15	33,4	2,66	Rauch	15	3109,26	—	0	0	3109,26	IV		
$12^{2}/_{5}$	6	**84,3**	**8,43**	**118,5**	**11,85**	**20,28**	**30,0**	**3,00**	Guilleaume	15	3117,51	—	0	0	3117,51	I		
16	5	82,6	8,26	111,1	11,11	19,37	32,0	2,80	Sauerwein	15	3115,03	—	0	0	3115,03	III	I 9348.80	
$13^{3}/_{5}$	6	82,8	8,28	116,1	11,61	19,89	35,4	2,46	Orssich	15	3116,26	—	0	0	3116,26	II		
16	5	68,8	6,88	96,6	9,66	16,54	66,0	0,00	Bellen	15	3106,61	20	0	20	3086,61	VII		obcy materjał
—					—	—	—	—	Grętkiewicz	15	—	—	—	—	—	—		
22	4	70,2	7,02	98,0	9,80	16,82	38,0	2,20	Kasperowicz	15	3108,22	—	1	1	3107,22	VI		uszkodzenie błotników
12	6	60,4	6,04	85,7	8,57	14,61	41,4	1,86	Marek	15	3102,06	—	0	0	3102,06			nieklasyfikowany z powodu braku konkurencji
17	5	60,2	6,02	**84,3**	**8,43**	14,45	55,8	0,42	Siemiątkowski	15	3103,98	—	0	0	3103,98	II		
—					—	—	—	—	Ripper	15	—	50	—	50	—	—		
—					—	—	—	—	Szachowski	15	—	—	—	—	—	—		
21	4	57,0	5,70	77,7	7,77	13,47	50,0	1,00	Prądzyński	15	3090,50	2	0	2	3088,50	V		
—					—	—	—	—	Dąbrowski	15	—	4	—	4	—	—		
16	5	63,6	6,36	81,7	8,17	14.53	**35,0**	**2,50**	Kołaczkowski	15	3105,95	—	0	0	3105,95	I		
85	0	63,7	6,37	82,9	8,29	14,66	37,8	2,22	Strenger	15	3100,68	—	0	0	3100,68	IV	II 9310.02	
$19^{1}/_{5}$	5	**63,9**	**6,39**	83,7	8,37	**14,76**	—	—	Paczesny	15	3103,39	—	0	0	3103,39	III		

cm sześc. (kateg. III). Kierowca p. Peter Orssich (Niemcy).

Nr 14 — Fiat „1500“ — limuzyna 6-cyl., litraż 1493 cm sześc. (kateg. III). Kierowca p. Bellen Emeryk (Jugosławia), mechanik p. Frachowicz.

Nr 15 — Fiat „1500“ — limuzyna 6-cyl., litraż 1493 cm sześc. (kateg. III). Kierowca p. Franciszek Grętkiewicz, mechanik p. Stan. Grętkiewicz.

Nr 16 — Steyr „120“ — kabriolet 6-cyl., litraż 1990 cm sześc. (kateg. IIII). Kierowca p. Kasperowicz, mechanik p. Wojszycki.

Nr 17 — Opel „Olympia“ — limuzyna 4-cyl., litraż 1279 cm sześc., (kateg. II). Kierowca p. Tadeusz Marek, mechanik p. Zajkowski.

Nr 18 — „Polski Fiat“ typ „508“ — limuzyna 4-cyl., litraż 995 cm sześc. (kat. I). Kierowca p. Urban Siemiątkowski, mechanik p. Leon Kulesza.

Nr 19 — Adler Trumpf Junior — litraż 995 cm sześc. 4-cyl. roadster (kat. I). Kierowca p. Jan Ripper.

Nr 20 — Skoda „Popular“ — roadster, 4-cyl., litraż 986 (kat. I). Kierowca p. Szachowski, mechanik p. Komorowski.

Nr 21 — Skoda „Popular“ — roadster 4-cyl., litraż 986 cm sześc. (kat. I). Kierowca p. Stanisław Prądzyński, mechanik p. Dobrowolski.

Nr 22 — Skoda „Popular“ — roadster 4-cyl., litraż 986 cm sześc. (kat. I). Kierowca p. Dąbrowski Jan, mechanik p. Dutko.

Nr 23 — DKW — typ „Meister“ dwutakt limuzyna 2-cyl., litraż 684 cm sześc. (kat. I). Kierowca p. Kołaczkowski Wojciech, mechanik p. Świetlikowski.

Nr 24 — DKW — typ „Meister“ dwutakt limuzyna 2-cyl., litraż 684 cm sześc. (kat. I). Kierowca p. Strenger, mechanik p. Ekkiel.

Nr 25 — DKW — typ „Meister“ dwutakt kabrio-kareta 2-cyl., litraż 684 cm sześc. (kat. I). Kierowca p. Paczesny, mechanik p. Opaliński.

Rozdanie nagród za X Międzynarodowy Raid A. P. 1937

Uroczystość rozdania nagród odbyła się w sobotę 12 czerwca w lokalu Automobilklubu Polski — Al. Szucha 10. Na wstępie Prezes Automobilklubu Polski wiceminister J. Piasecki przywitał obecnych: przedstawiciela p. Ministra Spraw Wojskowych gen. Maksymowicza, przedstawiciela Zarządu Pol. Zw. Motocyklowego płk. Wyrwińskiego, przedstawiciela prezydenta m. st. Warszawy, przedstawiciela Komisariatu Rządu oraz zawodników, przedstawicieli prasy i licznie przybyłych gości. Pan Min. Piasecki wygłosił dłuższe przemówienie, w którym podkreślił doniosłe znaczenie X Międzynarodowego Raidu Automobilklubu Polski (przemówienie to podajemy w całości na str. 365-ej).

Następnie Komandor Raidu Prezes Komisji Sportowej Automobilklubu Polski dyr. J. Regulski odczytał listę nagrodzonych.



Prezes A. P. wiceminister Piasecki wręcza złoty puchar Automobilklubu Polski zwycięzcy I kategorii (sam. najmniejsze) — por. Kołaczkowskiemu.

Pan Vojtechowsky (Czechosłowacja) przyjmując z rąk wiceministra Piaseckiego nagrodę, wypowiedział krótkie przemówienie, w którym podkreślił, że organizacja i przeprowadzenie raidu zaimponowały mu.

Po rozdaniu nagród głos zabrał w imieniu kierowców niemieckich szef zwycięskiego team'u Adlera p. v. Guilleaume, który kilkakrotnie podkreślił doskonałą organizację raidu, troskliwe i precyzyjne obstawienie trasy. oraz niezwykłą życzliwość, a nawet serdeczność, z jaką ludność witała przejeżdżające wozy raidowe.

Na zakończenie swego przemówienia p. v. Guilleaume zaznaczył, że zarówno interesujący regulamin raidu, jak i przyjęcie, z jakim się spotkali kierowcy niemieccy, skłania go do wysnucia wniosku: „spotkamy się w roku przyszłym na XI Międzynarodowym Raidzie A. P.".

W imieniu zawodników polskich głos zabrał p. W. Rychter, w ciepłych słowach dziękując Komandorowi Raidu p. Prezesowi J. Regulskiemu, wicekomandorom, Komisji Technicznej, kontrolerom, chronometrażystom i wszystkim tym, którzy brali udział w organizacji X Międzynarodowego Raidu A. P.

Następnie Automobilklub Polski przyjmował zawodników i gości lampką wina. W miłym nastroju gawożono do późna w noc, opowiadano sobie wzajemnie przeżycia i emocje raidowe, robiono uwagi i wnioski na przyszłość i... zastanawiano się nad tym, jak to będzie w raidzie 1938-go roku.

NAGRODY REGULAMINOWE

Regulamin X Raidu A. P. przewidywał 10 nagród, które zostały przyznane następującym zawodnikom:

Nagrodę Pana Ministra Spraw Wojskowych: waza brązowa — dla najlepszego zespołu (w ogólnej klasyfikacji) dowolnej kategorii regulaminowej w X Międzynarodowym Raidzie Automobilklubu Polski, otrzymał zespół fabryczny Adlerwerke w osobach pp. v. Guilleaume'a, Orssich'a i Sauerwein'a.

Złote Puchary Automobilklubu Polski — dla zwycięzców w każdej kategorii otrzymali: Al. Mazurek Nr 3 (kat. V-a), v. Guilleaume Nr 10 (kat. IIII-a) i Kołaczkowski Nr 23 (kat. I-a).

Srebrne Puchary Automobilklubu Polski — dla uzyskujących drugie miejsce w każdej kategorii otrzymali: Vojtechovsky Nr 6 (kat. V-a), Orssich Nr 12 (kat. III-a) i Siemiątkowski Nr 18 (kat. I-a).

Brązowe Puchary Automobilklubu Polski dla uzyskujących trzecie miejsce w każdej kategorii otrzymali: W. Rychter Nr 4 (kat. V-a), Sauerwein Nr 11 (kat III-a) i Paczesny Nr 25 (kąt. I-a).

NAGRODY SPECJALNE

Ogółem przewidzianych było 49 nagród specjalnych z tej liczby przyznano 43 nagrody następ. zawodnikom:

Nagrodę Pana Ministra Komunikacji: srebrny ryngraf z orłem — dla zwycięzcy w V-ej kategorii otrzymał Al. Mazurek Nr 3.

Nagrodę Pana Ministra Spraw Zagranicznych: pudełko srebrne do papierosów w futerale — za najlepszy wynik na próbie „C" (szybkość górska) w kategorii III-ej otrzymał v. Guilleaume Nr 10.

Nagrodę Pana Przewodniczącego Międzyministerialnej Komisji Motoryzacyjnej: statua z brązu — dla zwycięzcy w III-ej kategorii otrzymał v. Guileaume Nr 10.

Nagrodę Miasta Stołecznego Warszawy: teka autolitografii Aleksandra Sołtana — dla zwycięzcy w I-ej kategorii otrzymał Kołaczkowski Nr 23.

Nagrodę Prezesa Komisji Sportowej Automobilklubu Polski p. Janusza Regulskiego: złoty stoper za najlepszy wynik na próbach „C" (szybkość górska) i „E" (szybkość płaska) — rozstrzyga największa ilość punktów uzyskanych łącznie na Próbach C i E — otrzymał v. Guilleaume Nr 10.

Nagrodę f-my Polski Fiat: patera srebrna — za największą bezwzględną (dodatnio-ujemne) ilość punktów zdobytą przez zawodnika na samochodzie Polski Fiat lub Fiat — otrzymał U. Siemiątkowski.

Nagrodę Tow. Ubezpieczeń Patria: skórzana walizka podróżna — dla zawodnika, który uzyska najmniejszą różnicę szybkości średniej pomiędzy najszybszym i najwolniejszym Etapem Próby B — otrzymał U. Siemiątkowski Nr 18.

Nagrodę F-my Be-Te-Ha: sześć serbrnych papierośnic — po jednej papierośnicy dla każdego członka najlepiej sklasyfikowanej załogi w każdej kategorii, używającego podczas całego Raidu świec Bosch — otrzymali: Al. Mazurek Nr 3, v. Guilleaume Nr 10 i Kołaczkowski Nr 23.

Nagrodę F-my Steyr: kryształ — dla zwycięzcy na samochodzie Steyr — otrzymał Kasperowicz Nr 16.

Nagrodę F-my Stomil: zegar w krysztale — dla zwycięzcy w V-ej kategorii — otrzymał A. Mazurek Nr 3.

Ogólny widok nagród, które otrzymali uczestnicy X Międz. Raidu A. P., zgromadzonych w lokalu klubowym.



Nagrodę F-my Stomil: neseser — dla zawodnika sklasyfikowanego na drugim miejscu w III-ej kategorii — otrzymał Orssich Nr 12.

Nagrodę F-my Stomil: kryształ — dla zawodnika sklasyfikowanego na trzecim miejscu w I-ej kategorii — otrzymał T. Paczesny Nr 25.

Nagrodę F-my Vacuum Oil Company: srebrne pudełko do papierosów — dla zwycięskiego zespołu fabrycznego, którego wozy stosować będą w czasie całego Raidu oleje Gargoyle-Mobiloil — otrzymał zespół fabryczny Adlerwerke (v. Guilleaume, Orssich, Sauerwein).

Nagrodę F-my Standard Nobel: rzeźba w brązie (żubr) — zawodnikowi, który uzyska najlepszy rezultat na Próbie F (zryw i hamowanie) stosującego podczas całego Raidu paliwo Standard — otrzymał Rauch Nr 9.

Nagrodę F-my Polskie Tow. Naftowe Mazut: czeki olejowe wartości zł 260.— — dla polskiego zawodnika zwycięzcy w I-ej kategorii, stosującego podczas całego raidu oleje Shell — otrzymał Kołaczkowski Nr 23.

Nagrodę F-my Polskie Tow. Naftowe Mazut: kryształ — zawodnikowi, który uzyska najlepszy wynik na Próbie „C" (szybkość górska) w I-ej kategorii stosując oleje Shell — otrzymał Kołaczkowski Nr 23.

Nagrodę F-my Polskie Tow. Zakładów Skody: srebrna kasetka — za największą ilość zdobytych punktów przez zawodnika na samochodzie Skoda-Popular — otrzymał St. Prądzyński Nr 21.

Nagroda F-my Drago: komplet przyborów na biurko — za największą ilość punktów dodatnich zdobytych na Próbach „E" (szybkość płaska) i „F" zryw i hamowanie) przez zawodnika używającego przez cały czas Raidu paliwa Drago — otrzymał v. Guilleaume Nr 10.

Nagrodę F-my Oriza: neseser — za najlepszy wynik na Próbie „F" (zryw i hamowanie) zawodnika używającego w czasie całego Raidu płynu Hydrol — otrzymał v. Guilleaume Nr 10.

Nagrodę Poznańsko - Warszawskiego Tow. Ubezpieczeń w Poznaniu: statuetka „Kolumna Króla Zygmunta" — dla zawodnika Raidu, który uzyska najlepsze wyniki w Próbach zrywu i hamowania (przy równych wynikach pierwszeństwo winien mieć zawodnik, dokonujący prób na samochodzie z silnikiem o mniejszej pojemności z uwzględnieniem § 4-go regulaminu Raidu) — otrzymał v. Guilleaume Nr 10.

Nagrodę Pana Klemensa Hr. Potockiego: notes w srebrnej oprawie — za najlepszy czas na Próbie „D" (ruszenie z zimnym silnikiem) — otrzymał Schneider Nr 8.

Nagrodę Pana Stefana Hr. Tyszkiewicza: srebrna patera — za najwyższą średnią przeciętną, na wszystkich etapach Próby „B" — otrzymał Rauch Hans Nr 9, który osiągnął przeciętną 69,9 km/godz.

Nagrodę Spółki Motoryzacyjnej: srebrna patera — dla kierowcy samochodu Mercedes-Benz, który uzyska najlepszy czas na Próbie Górskiej — otrzymał Kraus Wolfgang Nr 7.

Nagrodę Pana Komisarza Rządu w Gdyni: neseser — za najlepszą punktację zawodnika w V-ej kategorii, uzyskaną na etapie Warszawa — Gdynia, Gdynia — Warszawa (przy równej ilości punktów uzyskanych przez kilku zawodników decyduje lepsze miejsce w ogólnej klasyfikacji V-ej kategorii) otrzymał Al. Mazurek Nr 3.

Nagrodę Ministerstwa Robót Publicznych z r. 1927: puchar srebrny — (jest to nagroda przechodnia, która po trzykrotnym zdobyciu (nie koniecznie kolejnym) przez tego samego kierowcę przechodzi na jego własność, przy czym do czasu ostatecznego jej zdobycia będzie przechowywaną w Automobilklubie Polski, a nazwisko każdorazowego jej zdobywcy będzie na niej wyryte. Nagroda ta będzie przyznana temu z kierowców, który ukończy raid z najmniejszą ilością punktów karnych, prowadząc osobiście samochód przez cały czas raidu. Punkty dodatnie na Próbie szybkości gróskiej i płaskiej nie będą brane pod uwagę) otrzymał v. Guilleaume Nr 10.

Nagrodę Łódzkiego Automobil-Klubu: puchar srebrny — za największą ilość punktów bez względu na kategorię na samochodach polskiej fabrykacji — otrzymał U. Siemiątkowski Nr 18.

Nagrodę Ligi Popierania Turystyki: talerz brązowy— za największą ilość bezwzględną punktów dodatnich zdobytych w Próbie B, w kategorii III-ej (w wypadku równej ilości punktów dodatnich decydują rezultaty pozostałych Prób) — otrzymał v. Guilleaume Nr 10.

Głosy prasy i zawodników o X Raidzie A. P.

Poniżej drukujemy szereg głosów prasy codziennej, które pojawiły się w prasie warszawskiej i prowincjonalnej w związku z X Międzynarodowym Raidem A. P. 1937 r.

„ILUSTROWANY KURIER CODZIENNY"

W dniu rozpoczęcia Raidu (6.VI) I. K. C. Kraków w obszernym artykule omówił znaczenie Raidu, pisząc m. innymi:

„...raid ten zasługuje na szczególną uwagę i to nie tylko ze względu na międzynarodowy jego charakter oraz doniosłość sportową. Inicjatywa Automobilklubu Polski jest przede wszystkim jednym z dowodów budzącej się do życia motoryzacji".

„... będzie to zatem doniosła próba technicznej wartości maszyn, moralnej wartości uczestników i ich hartu oraz umiejętności.

Jednym słowem cały raid będzie ważnym czynnikiem motoryzacji!

Po zakończeniu Raidu I. K. C. kontynuuje swe uwagi w numerze z dn. 18.VI:

„... fakt wznowienia tej imprezy (tj. tradycyjnego dorocznego Międzynarodowego Raidu A. P.) — po długoletniej przerwie i w nastrojach rezygnacji tudzież kryzysu — musi być uważany za poważne osiągnięcie".

„... raid spełnił swe zadanie propagandowe w zupełności".

„doskonała organizacja raidu sprawiła, że obyło się bez wypadków".

„... zważywszy trudności drogowe raidu—wynik ogólny jest bezwzględnie pozytywny".

„POLSKA ZBROJNA"

Organ kół wojskowych w numerze z dn. 3 czerwca podkreśla znaczenie X Międz. Raidu A. P. z punktu widzenia wojska:

„... wojsko jest szczególnie zainteresowane wynikami raidu i niewątpliwie z wielkim zaciekawieniem śledzić będzie jego przebieg".

Ten sam organ w numerze z d. 3.VI stwierdza, że X Raid A. P.:

„... w kołach sportowych stolicy wzbudził nieoczekiwane zainteresowanie".

Poza tym ,,Polska Zbrojna" zauważa słusznie, że ilość wozów na starcie jest stosunkowo duża, pisze nawet:

„w latach najpomyślniejszych pod względem rozwoju automobilizmu w Polsce w raidach naszych nie startowało więcej niż 24—25 samochodów, a więc ilość tegoroczna jest imponująca"!

„WARSZAWSKI DZIENNIK NARODOWY"

w związku z ukończeniem Raidu pisze w dn. 15.VI:

„X Międzynarodowy Raid Automobilklubu Polski był udanym prologiem do tego rodzaju prób ludzi i sprzętu automobilowego w latach następnych".

„CZAS"

W dniu 14 czerwca ,,Czas" podkreśla wielki wysiłek organizatorów:

„Organizatorom raidu należy się tym większe uznanie, że cały raid „zbudowano" za małe pieniądze i bez specjalnych subsydiów".

„Polskie „Kolosy" motorowe nie bardzo chętnie angażowały się w raidzie — trzeba to podkreślić. Na domiar mamy mało bogatych amatorów. Na tle tych stosunków X Raid A. P. ma charakter imprezy doprawdy bardzo znacznej!"

„KURIER POZNAŃSKI"

Poważny organ prasy wielkopolskiej w ten sposób ocenia X Raid A. P.:

„Raid ten zasługuje na specjalną uwagę osób, nie tylko związanych z zagadnieniami i sportem mechanicznym, ale także jak najszerszego ogółu społeczeństwa. Raid będzie doskonałym sprawdzianem naszych dróg, a przede wszystkim wytrzymałości i możliwości całego szeregu nowych typów samochodów".

„EXPRESS PORANNY"

W artykule z dnia 17 czerwca ,,Express Poranny" gratuluje sprawnej oragnizacji A. P.:

„... należy złożyć gratulacje Automobilklubowi Polski. Organizacja świetnie zdała egzamin sprawności".

„KURIER PORANNY"

W cyklu wyczerpujących artykułów omawiających X Raid A. P. pisze m. innymi:

„... X Raid A.P. był znakomitą i wszechstronną próbą, umożliwił zorientowanie się co do wartości typów, którymi fabryki karmią rynek. (Dnia 18 czerwca).

„Automobilklub Polski wybrnął z licznych trudności organizacyjnych z podziwu godną precyzją".

„... Próba organizacji A. P. wypadła — zważywszy wieloletnią przerwę w organizacji tak wielkich imprez— ogólnie nadspodziewanie dobrze".

„PRZEGLĄD SPORTOWY"

Najpoważniejsze pismo w swej dziedzinie w wielu felietonach opisywało przebieg raidu. Oto krótkie, ale wymowne opinie:

„Dzień dzisiejszy jest więc nie tylko początkiem ciekawej imprezy, ale również oficjalnym zakończeniem kryzysu, otwarciem nawego okresu pomyślności". (Oczywiście mowa o pomyślności w dziedzinie motoryzacji).

„Raid tegoroczny w porównaniu do poprzednich jest: „...Krótszy, ale za to szybszy, intensywniejszy, bardziej męczący, od kierowcy wymaga się wytrzymałości równie znacznej, jak od wozu, kto wie nawet czy nie większej".

„...Raid jest naprawdę wielkim przeżyciem, wielką przyjemnością". (Dnia 21 czerwca).

Oto zaś refleksja po-raidowa :

„...Kiedy Automobilklub Polski porwał się na wskrzeszenie raidu międzynarodowego, nie liczył z pewnością na tak wielkie powodzenie. Zainteresowanie, jakie raid tegoroczny spotkało, dowodzi, że przyszedł on w odpowiednim czasie".

„GAZETA POLSKA"

Z dnia 13 czerwca omawiając wyniki raidu — wypowiada się w następujący sposób:

„...warto podkreślić nie często u nas stojącą na wysokim poziomie organizację imprezy"...

„KURIER WARSZAWSKI"

,,Kurier Warszawski" pismo, które dotychczas najwięcej entuzjazmowało się raidami automobilowymi, traktując je, jako sprawdzian wartości samochodów, próbę kierowców i najskuteczniejszą propagandę pojazdu motorowego, tym razem zmienił front o 270 stopni. Oto co czytamy w numerze z dn. 4 czerwca 1937 r.:

— „Znaczenia szerszego raid nie posiada i nie jest on znamieniem motoryzacji, ani nawet jej zapowiedzią. Niewątpliwie jednak będzie zato dla publiczności interesującą atrakcją turystyczno-sportową i wyrwie na czas jakiś z letargu elitę naszych kierowców samochodowych."

OPINIE PRASY ZAGRANICZNEJ

Raid wzbudził wielkie zainteresowanie w całych Niemczech i Czechosłowacji. Wszystkie większe dzienniki zamieszczały codziennie szczegółowe sprawozdania z przebiegu raidu.

„B. Z. AM MITTAG"

Dnia 8 czerwca pisze o naszym raidzie X „ciepło" i przyjemnie stwierdzając na końcu, że

„Organizacja jest wspaniała. Na każdym skrzyżowaniu dróg stoi policjant wskazujący zawodnikom kierunek jazdy".

OPINIE KIEROWCÓW ZAGRANICZNYCH STARTUJĄCYCH W X MIĘDZ. RAIDZIE A. P.

Po zakończeniu X. Międz. Raidu A. P. redakcja „Auta i Techniki Samochodowej" uprosiła kierowców zagranicznych o wyrażenie opinii o raidzie. Poniżej drukujemy oświadczenia wyjęte z albumu pamiątkowego A. T. S-u:

VLADIMIR VOJTECHOWSKY (Zatec, Czechosłow.).

„Wspaniała organizacja X. Raidu A. P. stawia go w rzędzie największych imprez automobilowych Europy.

— Serdeczne i prawdziwie dżentelmeńskie przyjęcie, jakie spotkało zawodników ze strony organizatorów raidu jak i opinii publicznej, wysuwa raid polski na czoło tego rodzaju imprez.

— Były to najpiękniejsze zawody, w jakich uczestniczyłem w roku 1937-ym.

— Z radością też wezmę udział w następnych zawodach".

Vojtechowsky

V. GUILLEAUME (Berlin, Niemcy).

„X. Polski raid zachwycił mnie jako starego sportsmena, tak ze względu na jego bardzo interesujący sportowo regulamin, jak również ze względu na doskonałą organizację i poprowadzenie tej imprezy.

— A więc do zobaczenia w Warszawie na XI-ym raidzie 1938!"

(—) v. Guilleaume

KSIĄŻĘ V. URAH (Stuttgart, Niemcy).

„Doskonała organizacja, jak i serdeczne przyjęcie znacznie przewyższyły nasze oczekiwanie, powrócimy więc chętnie w przyszłym roku".

Wilhelm v. Urah
(kierownik techniczny zespołu Mercedesa)

SZEF MOTORYZACJI RZESZY HUEHNLEIN WINSZUJE P. VON GUILLEAUME SUKCESÓW W X RAIDZIE A. P.

Największą liczbę nagród w tegorocznym X-tym Międzynarodowym Raidzie A. P. zdobył szef teamu Adlera p. Paul von Guilleaume (który jechał na wozie nr. 10, typu Adler-Trumpf).

Von Guilleaume, który — jak się dowiadujemy — jest szefem grupy N. S. K. K. (Narodowo Socjalistyczny Korpus Kierowców jest organizacją zbliżoną charakterem do polskiego „Strzelca". Korpus ten liczy pół miliona członków, dzieli się na inspekcje, brygady, regimenty, oddziały i grupy). Zdobył on między innymi nagrodę p. Ministra Spraw Zagranicznych, nagrodę Przewodniczącego Międzyministerialnej Komisji Motoryzacyjnej wiceministra Piaseckiego, nagrodę Prezesa Komisji Sportowej A. P. dyr. J. Regulskiego, nagrodę Ministerstwa Robót Publicznych i wiele innych.

W związku z tymi wspaniałymi sukcesami odniesionymi w X-ym Międz. Raidzie A. P., próbie bezsprzecznie trudnej i wyczerpującej, szef niemieckiej motoryzacji i dowódca Narodowo - Socjalistycznego Korpusu Kierowców minister Hühnlein nadesłał na ręce p. von Guilleaume'a depeszę gratulacyjną następującej treści:

„Do szefa grupy N.S.K.K. v. Guilleaume

Zakłady Adlera we Frankfurcie nad Menem

„Wiadomość o odniesieniu przez Pana walnego zwycięstwa w X. polskim raidzie i o zdobyciu przez Niego jedenastu nagród, wśród których znajdują się nagrody: ministra spraw zagranicznych Becka, min. Robót Publicznych i Min. Komunikacji — napełniły mnie radosnym zadowoleniem. Gratuluję Panu doskonałego wyczynu sportowego i mianuję Pana w dowód uznania szefem oddziału N. S. K. K.

(—) Hühnlein.

Witold Rychter

Rozważania poraidowe

Zakończony niedawno X Międzynarodowy Raid Automobilklubu Polski nasuwa obecnie szereg refleksyj, które, rozważone na chłodno, powinny stanowić cenny materiał na przyszłość.

Zaznaczam wyraźnie, że uwagi poniższe wypowiadam całkowicie subiektywnie i uznanie ich słuszności pozostawiam łaskawej rozwadze Szanownych Czytelników.

ZAŁOŻENIA REGULAMINU.

Zewsząd słyszę pytania, dla czego w ostatecznej klasyfikacji pomiędzy pierwszymi załogami istnieją takie drobne różnice punktów, wyrażające się przeważnie w setnych częściach punkta, gdy ogólna ich ilość przekracza trzy tysiące?

Zdaniem moim jest to zupełnie słuszne. Regulamin miał na celu wysunąć na czoło przede wszystkim i wyłącznie tych kierowców, którzy przejechali całą próbę B (jazdę okrężną) bez błędu. Za tę próbę można było otrzymać 3060 punktów dodatnich. I te 3060 punktów, to był „kapitał zakładowy", z którym można było przystąpić do wybijania się na najlepszego z pośród najlepszych. A wybijanie to polegało na szybkości górskiej, płaskiej i na sztuczkach, mających na celu opanowanie nerwowe kierowcy.

Ponieważ próby te były punktowane bardzo nisko, przeto nie mogły one naprawić ewentualnego błędu podczas jazdy okrężnej, a jedynie ustalały kolejność w klasyfikacji. Stąd słuszny wniosek, że wszystkich kierowców, którzy otrzymali razem z próbami 3100 punktów, należy uznać za pierwszorzędnych, to jest takich, którzy nałożone na nich wysokie wymagania spełnili bez zarzutu.

NIE WSZYSCY MOGĄ BYĆ PIERWSI.

Oczywista, że nie wszyscy mogą być pierwsi, więc musiały zajść między nimi pewne drobne różnice, które rozsegregowały zawodników.

Analogicznie dzieje się na wyścigach: w pierwszej grupie zazwyczaj przychodzi kilka maszyn z minimalnymi różnicami w czasach, a jednak zwycięzcą jest tylko jeden i o nim mówi się przede wszystkim, mimo, że drugi ma czas zaledwie o ułamek sekundy gorszy.

Tak też było i na raidzie: mówiono przeważnie o zdobywcach pierwszych miejsc, mimo, że następni zawodnicy posiadali różnicę wyrażającą się w setnych częściach punktów.

Nie uważam jednak, by przez te różnice byli oni gorsi od zwycięzców, jako kierowcy długodystansowi. Wysunięcie na pierwsze miejsca zależne było w dużym stopniu od opanowania nerwowego, lepszej sprawności samochodu, lepszej techniki, no i... większego szczęścia.

Jednak regulamin spełnił swe zadanie: kierowca. który popełnił najmniejszy błąd, lub kierowca maszyny, która nie wytrzymała bez zarzutu jazdy okrężnej, spadał w tabeli tak, że nie mógł on już uratować się próbami.

Exemplum: 2 karne punkty za wodę Nowaka, lub pęknięta świeca Voytechovskiego uniemożliwiały tym dzielnym kierowcom utrzymania się na pierwszym miejscu, mimo wzorowego wykonania innych prób.

Stąd wniosek jasny. Owe drobne różnice w punktach wysuwały na czoło załogę najlepszą z najlepszych, a o to przecież chodziło.

Uważam, że punktację taką należałoby pozostawić w przyszłym raidzie, zmniejszając jedynie punkty za osobiste prowadzenie wozu, które uniemożliwia branie udziału w raidzie początkującym, oraz znacznie słabiej punktując próbę ruszenia z zimnym silnikiem, która to próba, jako raczej popis zręczności, nie powinna była przekreślać szans zawodnika na dobre miejsce. Zresztą zarobek lub strata na tej próbie były niewspółmierne do wielkiego wysiłku, włożonego w próby szybkości oraz zrywu i hamowania.

NAGRODY, ICH SENS I BRAK.

Co do nagród regulaminowych, nie mam zastrzeżeń. Natomiast należy poważnie zastanowić się nad słusznością nagród specjalnych, zgłaszanych przez instytucje, osoby prywatne i firmy.

Otóż gros tych nagród otrzymali ci zawodnicy, którzy i tak zostali nagrodzeni nagrodami regulaminowymi. Ponadto wiele z tych nagród przewidywało nagrodzenie zawodnika, który bez względu na kategorię uzyskał najwięcej punktów, czyli, że między wierszami została dokonana klasyfikacja ogólna, która jest zakazana w zawodach kategoryjnych.

Ponadto nagrodzono osiągnięcie najwyższej przeciętnej na próbie jazdy okrężnej oraz najmniejszą różnicę średniej szybkości na tej próbie.

Obydwie te nagrody, zdaniem moim, nie mają wielkiego sensu, a są raczej podarkami dla kierowców, którzy zadali sobie trud uzgodnienia zegarków z zegarkiem komendanta parku po przyjeździe i czyhali cierpliwie na nadejście obliczonej godziny, minuty i sekundy, by dokładnie o wyliczonym czasie, wjechać do parku.

Przecież wiadomo było, że wszyscy kierowcy przyjeżdżali znacznie za wcześnie na etapy i wyczekiwali przed bramą, by nie przekroczyć regulaminowej 70 km/godz. przeciętnej. Nagrodę więc za szybkość zdobywał ryzykant, który umiał zbliżyć się na zegarku do owego czasu prekluzyjnego, narażając się przy pomyłce kilkusekundowej na dyskwalifikację.

Nagrodę za jednakową przeciętną zdobywał kierowca, któremu chciało się, wśród rozgardiaszu ulicznego, czatować na pewną obliczoną minutę. (z tym się niezupełnie zgadzamy — red.).

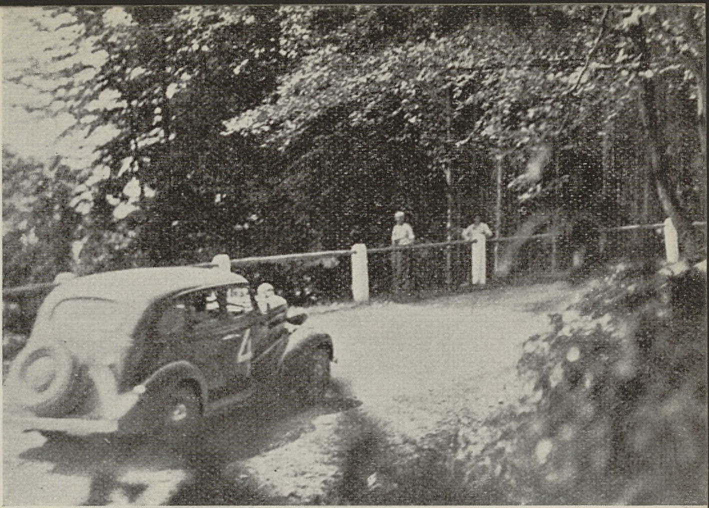
Obydwie te nagrody właściwie nie mają nic wspólnego ze sportem samochodowym, gdyż 1° regulamin zakazywał przekształcania raidu w wyścig (a nagroda była właśnie za szybkość), a 2° zachowywanie równej przeciętnej szybkości, jako oparte na „konkursie zegarków" było celowo z zawodów wyeliminowane.

Uważam za wskazane na przyszłość tak układać regulaminy nagród specjalnych, by uniemożliwić kumulowanie ich w rękach pojedyńczego zawodnika, a to przez wprowadzenie ograniczenia, że załoga może otrzymać najwyżej dwie nagrody, a należna jej dalsza nagroda przyznana zostanie następnej z kolei załodze.



Fiat 1500 p. Bellena (Nr. 14) w ostrym tempie sunie po grząskiej drodze gruntowej między Skidlem i Łunną.

Popularna „4" p. Rychtera, w czasie próby szybkości górskiej na Równicy.



Jeszcze jedno drobne zastrzeżenie. Uważam za niepoważne ustanawianie nagrody dla najlepszego zawodnika na samochodzie określonej marki, lub dla jadącego na określonych smarach, jeżeli taki zawodnik jest tylko jeden wśród startujących, tym bardziej, że nagrody specjalne ogłaszane są bezpośrednio przed rozpoczęciem raidu, a więc dawno po zamknięciu zapisów.

Zamiast tego rodzaju nagród wątpliwej wartości sportowej, lepiej byłoby po prostu, w imieniu odpowiedniej firmy, wręczać zawodnikowi upominek.

ZAPOMNIANO O MECHANIKACH.

Wręczenie nagród odbyło się nie zgodnie z regulaminem, gdyż nagrody zostały przyznane nie załogom, t. j. kierowcom i mechanikom, a tylko kierowcom, mimo, iż regulamin wyraźnie przewidywał, że zwycięzcami są załogi, które otrzymują ponad to odpowiednie tytuły.

Przeoczenie to było poważną krzywdą dla towarzyszy kierowców, którzy niejednokrotnie przyczynili się poważnie do zwycięstwa. Błąd ten powinien być w przyszłości starannie naprawiony.

Ponadto przy wręczaniu nie została podana publicznie punktacja, która mogła wiele wyjaśnić zebranym.

Powyższe uwagi tyczą się również zespołu fabrycznego, którego kierowcy otrzymać powinni tytuły „kierowców zwycięskiego zespołu".

Drobne te niedopatrzenia są krzywdą dla załóg, któ re przecież, po wielodniowych ciężkich trudach, mają słuszne prawo do publicznego ich wyróżnienia.

Rozmawiałem na uroczystości z kilkoma mechanikami, którzy nie wiedzieli właściwie, po co na rozdanie nagród przyszli, gdyż mimo ich zwycięstwa, nikt o nich słówka ne wspomniał.

Nikt też nie wspomniał słówka o punktacji zawodników, nienagrodzonych, których punkty niejednokrotnie zbliżone były bardzo do punktów zwycięzców, co stawiało ich prawie w jednym ze zwycięzcami szeregu.

Nikt nie wspomniał również o tym, kto i kiedy się wycofał i z jakich powodów.

Uważam ponad to, że powinna być przewidziana choć jedna nagroda regulaminowa dla załogi kobiecej, jak to się dzieje na innych poważnych zawodach międzynarodowych. Nagroda taka niewątpliwie zachęciłaby nasze kierowczynie do wzięcia udziału w raidzie.

Tyle co do nagród i sposobu ich rozdania.

ORGANIZACJA RAIDU I JEGO PRZEPROWADZENIE.

A teraz nieco o samym raidzie. Jestem pełen uznania za niezwykle sprawne i bardzo sprężyste przeprowadzenie raidu oraz za wybitne dodatnią opiekę gospodarczą nad zawodnikami.

Podnoszę tu jedynie zbyt dowolne komentowanie regulaminu przez niektórych komisarzy sportowych, które spowodowało wydawanie zakazów i zezwoleń sprzecznych często z wyraźnym postanowieniem instrukcji szczegółowej.

Na dobro kierownictwa należy jednak zapisać wysoką lojalność wobec zawodników i rzeczywistą bezstronność, mimo osobistych sympatyj i antypatyj. Przeprowadzenie raidu było „czyste" w najlepszym tego słowa znaczeniu. Obliczenie punktów, nie zgodne z nakazami regulaminu, spowodowane zostało rzeczywistą troską o najsprawiedliwsze rozstrzygnięcie wątpliwości.

Niewątpliwie krzywdą dla kierownictwa zawodów było nie zdawanie sobie sprawy przez zawodników z ogromu pracy i wysiłków, jakie zostały włożone przez osoby urzędowe, które pracowały wytężenie nawet wtedy, gdy zawodnicy spali snem sprawiedliwych. Może wspomnienie o tej wspaniałej pracy naprawi choć częściowo niedocenianie tej syzyfowej pracy.

Wszyscy byliśmy również pełni uznania za troskliwą opiekę, jaką otoczyły raid władze administracyjne, drogowe i policja. Jedynym niemiłym zgrzytem były poważne niedociągnięcia w tej dziedzinie na terenie Górnego Śląska, polegające na nieobstawieniu trasy.

Wprawdzie regulamin nie przewidywał wskazywania drogi, lecz porównanie z serdecznością i wybitną pomocą, spotykaną w innych dzielnicach Polski, nasuwało wszystkim niemiłe refleksje, których nie mógł osłabić nawet świetny stan śląskich dróg.

KONTROLERZY.

Kontrolerzy byli naogół dobrze dobrani, jedynie wyjątki niewytrzymały trudów, a niektórzy nie mogli ukończyć zawodów z powodu przedenerwowania.

Kontrolerom należą się słowa wielkiego uznania za ich trud i ryzyko. Przecież zmuszeni oni byli jechać z wyznaczonym im kierowcą, czasami wielkim ryzykantem i nie mieli możności powstrzymać kierowcy od nadmiernego szaleństwa.

Miałbym tylko drobne zastrzeżenie: kontrolerowi absolutnie nie wolno odchodzić od wozu po przyjeździe do parku i nie można patrzyć się przez palce, jak pewien zawodnik wymienia świece, skoro za taką czynność grozi zawodnikowi dyskwalifikacja.

Taki wypadek widziałem niestety na własne oczy. Jednak zespół kontrolerów, jako całość, był pierwszorzędny.

PRASA.

Tutaj znalazłem się w ciemnym zaułku. Jak tu wyciągnąć błędy prasy, by nie narazić się jej i nie odpłacić przykrością za wielce miły do mnie osobiście stosunek. Zaryzykuję jednak, sądząc, że prasa ne weźmie mi tego za złe. Zresztą nie wymienię nazwisk, a będę mówił o kilku tylko sprawozdawcach sportowych, którzy zdaniem moim, nie potraktowali raidu poważnie.

Uważam, że gros niepowodzeń tych kierowców, którzy zbyt szybko pędzili, należy przypisać właśnie prasie. Dopingowała ona biednych zawodników, zajmując się wyłącznie tymi, którzy najszybciej jechali i pierwsi wpadali na etapy.

Panowie sprawozdawcy (ale nie wszyscy) nie znali dokładnie regulaminu i przekształcali podświadomie raid w obłędny wyścig, klasyfikując kierowców według osiąganych szybkości. Było to grubym błędem i zaciemniało właściwy obraz przebiegu raidu. (Ale interesowało szerokie rzesze laików, wciągając ich w orbitę zainteresowań motorowych — red.). Natomiast nie można było z prasy dowiedzieć się, jak po każdym półetapie stoją poszczególni zawodnicy z punktami, a zwycięstwa etapowe identyfikowano z wątpliwej wartości sportowej wyczynami bogów szaleńczej i ryzykanckiej jazdy.

Niektórzy Panowie Redaktorzy opisywali na łamach dzienników swe wrażenia, ale jedynie pod kątem widzenia osobistego, napawając się silnymi wrażeniami, dostarczanymi szczodrze przez „bohaterów szybkości". Czytelnik odnosił wrażenie, że ten jedzie najlepiej, który utrzymuje największą szybkość, który żongluje ustawicznie między szczęściem, a wielkim ryzykiem, który stale znajduje się w obliczu groźnej katastrofy.

Wydaje mi się, że, gdyby prasa zapoznała się z karierami tych pseudo wyścigowców, to doszłaby do wniosku, że ilość spowodowanych przez nich wypadków i zderzeń stawia ich wartość, jako kierowców raidowych, pod wielkim znakiem zapytania.

Z wynurzeń Panów z Prasy można było wyrobić sobie wręcz błędny pogląd, że kierowca, który jedzie ostrożnie, stosunkowo wolno, ale pewnie, jest gorszy od tego, który bez celu wyrabia fantastyczne przecięt-



Fotografia Vojtechovsky'ego dokonana zaraz po próbie szybkości górskiej, w której dzielny kierowca czechosłowacki osiągnął najlepszy czas dnia.

ne. I nikt z Prasy nie podniósł, że osiąganie wysokich przeciętnych połączone było z jaskrawym lekceważeniem przepisów o powolnej jeździe w miastach, o ostrożnym wymijaniu i wyprzedzaniu i t. p. faktów, za które w czasie poza raidowym każdy kierowca dostałby się do aresztu.

A już rzadko kto opowiedział w felietonach o sposobie zmagania się kierowcy z przeciwnościami, o smutkach przegranej i radości zwycięstwa. I w ogóle..

Zastrzegam, że nie mówię tu o całym zespole Panów Sprawozdawców, a jedynie o niektórych jego członkach, którzy prawdopodobnie po raz pierwszy brali udział w takich zawodach i nie byli do nich odpowiednio przygotowani. Natomiast podkreślić muszę nadzwyczaj serdeczny stosunek Panów Dziennikarzy do zawodników i wysokiej klasy sportowe koleżeństwo podczas drogi i na postojach.

TRZEBA ZWRACAĆ PILNIEJSZĄ UWAGĘ NA TO, CO SIĘ PISZE.

Na zakończenie tego rozdziału pozwolę sobie jeszcze dyskretnie nadmienić, że niektóre wyrażenia sprawozdawcy prasowego, umieszczone w dzienniku, czytanym przez szerokie masy, mogą wyrządzić niezasłużoną krzywdę fabryce samochodów, która wielkim wysiłkiem pracy i finansowym postawiła wóz do zawodów. Przytoczę tu choćby przykład, że niewinne zdanie, jak: „wyprzedzamy Chevrolety, które widocznie źle się czują na drodze gruntowej", mogło wśród czytelników wywołać wrażenie, że Chevroleta nie nadaje się do jazdy terenowej.

Tymczasem, czy była istotnie potrzeba nadwyrężania wozu przez osiąganie przeciętnej ponad 60 k/g na piaskach i dołach li tylko w tym celu, by wyprzedzić Mercedesy, które na trasie Skidel — Wołkowysk pokazały, jak jeździć nie należy?

Czy nie wystarczy pojechać tylko tak, by otrzymać maksimum dodatnich punktów, oszczędzając wóz jaknajbardziej w przewidywaniu trudów pozostałych 1300 kilometrów raidu?

Czy za wyścig na tej trasie można było otrzymać choć jedną setką punktu więcej?

Bo gdyby rzeczywiście ta jedna setna nawet punktu była do zdobycia, to na pewno Chevrolety poszłyby „na całego" i pozostawiłyby daleko w tyle Mercedesy.

Takie postawienie sprawy nie nastręczałoby kierowcom Chevroletów żadnej trudności, za to ręczę, na podstawie obserwacyj treningowych, a rywalizacja mogłaby się tylko rozegrać między Fordem i Grahamem.

Zresztą wyniki raidu dobitnie wykazały, czyj system jazdy był najlepszy.

Nawiasem mówiąc Mercedesy jedynie dla tego wytrzymały tę obłędna jazdę po wertepach, że są wozami naprawdę mocnymi w całym tego słowa znaczeniu. Osobiście miałem i mam dla nich wielkie uznanie, ale właśnie dla tego, że znęcanie się nad nimi kierowców pozostawiło nikłe tylko ślady na maszynach. Może zresztą jest to dobra metoda reklamowa.

ZAWODNICY.

O zawodnikach wspominam, ale jedynie o tych, którzy nie byli moimi konkurentami, to jest o innych kategoriach.

Na czoło wysuwa się zespół Adlera, trzymany ostro w garści przez starego raidowca, opanowanego do granic możliwości v. Guilleaume'a. Ci kierowcy jechali ściśle na regulamin, bez zbędnej brawury i ryzyka, co opłaciło im się sowicie.

Ponadto zaimponował mi swą jazdą por. Kołaczkowski na D. K. W., który potrafił opanować się na tyle, by nie wyładowywać temperamentu, jak na poprzednich kilku raidach (jest bowiem starym raidowcem) i nie robił już dawnych błędów.

Może doświadczenie i staranne przygotowanie się, a może i zawód, jako oficera — instruktora akrobacji lotniczej, zmieniły jego usposobienie na tyle, że zamiast tanich efektów, zademonstrował nam wzorową jazdę raidową, za którą pierwsze miejsce słusznie mu się należało.

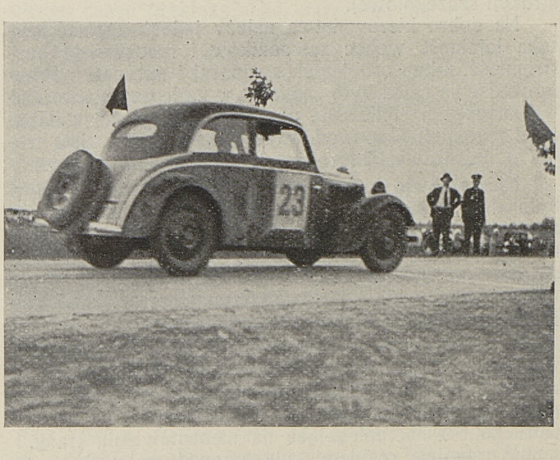
Również na najwyższą pochwałę zasługuje męczenie się pp. Siemiątkowskiego i Kuleszy, którzy ze swej 508 wydusili naprawdę rezultat imponujący. I w ogóle należy podkreślić, że kierowcy małych maszynek zachowali się po bohatersku, pracując w pocie czoła, mimo zupełnego braku poklasków tłumów, które nie były dostatecznie poinformowane o wspaniałej ich jeździe. A przecież doping jest rzeczą ważną w sporcie.

Wyraźną krzywdę poniósł inż. Marek na Opel - Olympia, który jechał pięknie, z góry rezygnując ze wszelkich nagród (był sam w swej kategorii), a którego piękny wyczyn nie był w ogóle podany do publicznej wiadomości podczas rozdawania nagród. Inż. Markowi przez całe zawody towarzyszyła wybitna sympatia i uznanie wszystkich zawodników.

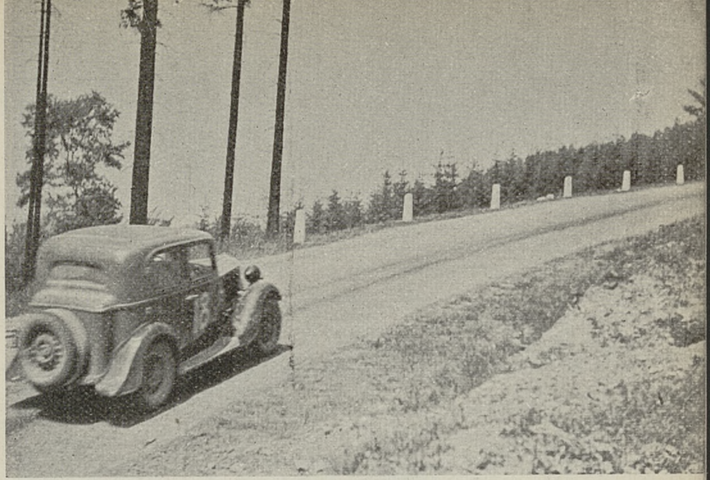
VOJTECHOVSKY — PIERWSZY KIEROWCA X RAIDU.

Muszę jednak potrącić o Vojtechovsky'ego na Aero. Uważam go bowiem za najlepszego kierowcę z całego zespołu raidowego. Człowiek ten, nie zważając na przeciwności losu, jechał na minimum efektu, a na maksimum punktów. Jego zgrabna Aero nigdy nie zagrała wysokim tonem, gdy nie było po temu konieczności, nigdy nie okazał on niezadowolenia, czy zdenerwowania, aczkolwiek miał do tego kilkakrotnie powody, nigdy nie widzieliśmy go w złym humorze, a pracę swą odrabiał tak, jak wzorowy jeździec, na którego głowie spoczywa wielka odpowiedzialność wobec przemysłu czeskiego.

Ponadto trzeba było widzieć, jak spokojnie przyjął Voytechovsky defekt świeżo założonej świecy, który przekreślał wszelkie nadzieje na tak uczciwie wypracowane pierwsze miejsce.



Por. Kolaczkowski na swej „dekawce" w czasie próby zrywu i hamowania na szosie pod Łomiankami, która zadecydowała o zdobyciu przez sympatycznego kierowcę 1-go miejsca w kategorii 1-ej (samochody najmniejsze)



Pięćset ósemka P. Fiata (załoga pp. Siemiątkowski i Kulesza) w czasie próby szybkości górskiej na Równicy, gdzie osiągnęła najlepszy czas w I-ej kategorii.

Sposób przyjęcia tego niezasłużonego nieszczęścia sportowego pokazał wszystkim, że mają do czynienia ze sportowcem wyjątkowo wysokiej klasy. Jestem dla niego pełen głębokiego szacunku.

Zespół kierowców Mercedesa nie był szczęśliwie dobrany. Olbrzymi Krauss, mimo swego wyglądu, nie mógł dostatecznie ujarzmić małego Schneidra, który powinien być wysyłany jedynie na wyścigi, a nigdy na raidy. Zdaniem moim Schneider nie zdał egzaminu nie tylko w porównaniu do kierowców niemieckich, lecz i do przeważnej większości polskich.

Z zespołu Skody wybił się wyraźnie Prądzyński, a to przez swą sportową zaciętość, która cechuje dobrych zawodników: jechał bez szans, ale mimo to dojechał, zdobywając przez to sympatię ogółu. Nie zapomniał on, że w zawodach należy walczyć do ostatka i dopiero wtedy wolno zrezygnować, gdy jego z zawodów wycofają.

Ta zaciętość w połączeniu z doświadczeniem, zdobytym w czasie raidu pozwoli mu niewątpliwie chlubnie zapisać się w następnej próbie.

Natomiast nie mogę zrozumieć niektórych kierowców, którzy wycofali się, widząc, że stracili szanse na pierwsze miejsce. To nie jest dobry objaw sportowy. Nikt przecież nie może uwarunkować jazdy zdobyciem pierwszej nagrody, gdyż nagroda ta jest tylko jedna. Twierdzę, że jechać należy do ostatka sił, a wtedy właściwa nagroda, czy wyróżnienie zawsze się znajdzie.

W tym miejscu przypomnę dla pożytku, że w czacie Challenge lotniczego w roku 1930 czołowy pilot polski na RWD, Tadeusz Karpiński, w czasie przelotu dostał ostrego ataku ślepej kiszki, a mimo to nie opuścił samolotu, zleciwszy prowadzenie go pasarerowi - mechanikowi, inż. Drzewieckiemu, mimo, iż dosłownie mdlał co chwila z okropnego bólu. I dopiero po dłuższym locie nieprzytomnego siłą wywleczono z maszyny i zawieziono wprost na stół operacyjny.

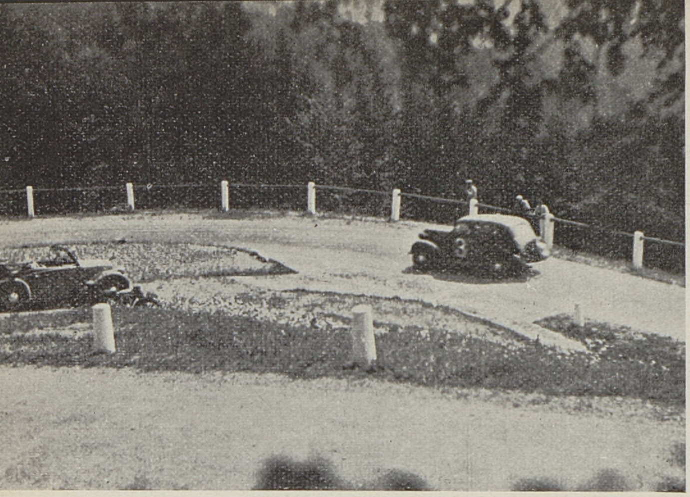
Karpiński świadomie zaryzykował życie, byle tylko barw polskich bronić. Walka sportowa do utraty tchu — oto dewiza prawdziwego kierowcy. Tak, jak to zrobił biedaczysko Jaś Ripper.

SAMOCHODY.

Wszystkie wozy pokazały się z najlepszych stron. Wniosek jest prosty: obecnie nie ma już złych wozów, wszystkie są dobre, jeżeli są obsłużone i prowadzone należycie.

Jeżeli chodzi o uwagi na przyszłość, to byłbym za wprowadzeniem do następnego regulaminu jakiegoś ograniczenia, uniemożliwiającego zgłaszanie takich wozów, jak Adlery, w tym wykonaniu, w jakim stawiły się do raidu.

Należałoby przewidzieć konieczność zgłaszania wozów seryjnych, użytkowych. Nikt przecież nie powie, że Adlery były normalnymi wozami użytkowymi, jakie



Zwycięzca X Raidu A. P. w kat. V-ej (sam. duże) p. Al. Mazurek na Chevrolecie (Nr. 3) na jednym z wirażów drogi na Równicę, w czasie górskiej próby szybkości.

sprzedaje ich przedstawicielstwo w Warszawie.

Ciekawym byłoby zobaczyć właśnie takie zwykłe wozy, konkurujące ze zwykłymi Mercedesami, które teraz w stosunku do Adlerów były wybitnie upośledzone. Może wtedy wyniki byłyby nieco inne, ale na pewno bardziej miarodajne dla polskiego klienta. Przeróbki w wozach i wzmocnienia powinny być dopuszczone tylko takie, które pożądane sa w polskich warunkach drogowych, a nie takie, które zmieniają wóz do niepoznania.

Oczywista, że Adlery pod względem regulaminu były całkowicie w porządku, ale właśnie należałoby zmodyfikować nieco regulamin, by jeszcze bardziej zrównać szanse zawodników, stwarzając im jednakowe do sportowej walki warunki.

WNIOSKI NA PRZYSZŁOŚĆ.

Omówiwszy pokrótce pewne mankamenty tegorocznego raidu, pragnę usilnie podkreślić, że starałem się przede wszystkim ujawnić złe jego strony i braki. Natomiast nie napisałem nic o zaletach raidu, które są tak wielkie, że wszelkie usterki schodzą zupełnie w cień. Ponieważ chodzi jednak o wprowadzenie drobnych poprawek i o naukę na przyszłość, uważam za swój obowiązek braki te pozostawić na piśmie, by regulamin doprowadzić do możliwego ideału.

Wniosek ogólny jest jeden: raid był wspaniały, celowy, sprawiedliwy i budujący. Należy zatem jaknajwcześniej przygotować się do urządzenia takiego raidu w roku przyszłym.

Należy poza tym wszcząć usilną propagandę wśród firm samochodowych, by uważały one za swój obowiązek zgłosić wozy, niezależnie od tego, czy sprzedaż w Polsce idzie i bez tego dobrze.

Amatorom zaś należy szczególnie wyraźnie wytłomaczyć, że nie jest ujmą jechać bez szans, gdyż tylko w ten sposób mogą oni nabrać rutyny i dojść do zajmowania dobrych miejsc. Zdaniem moim należałoby dla tych początkujących obniżyć wybitnie wpisowe i może nawet stworzyć oddzielną dla nich kategorię, w której czuliby się nie tak obco.

Zainteresowanie ludności na trasie skłania mnie do twierdzenia, że raid spełnił również w stu procentach swe zadanie propagandowe i przysporzył wielu zwolenników motoryzacji.

A ponadto raid dał mnie osobiście wyjątkową satysfakcję. Oto po raz pierwszy, na próbie jazdy okrężnej, ze zdumieniem spostrzegłem, że mam na szosie takie same prawa, jak i furmanki i rowerzyści, że nie jestem upośledzony, że gładkie nawierzchnie są naprawdę zbudowane dla tego, by automobilista mógł wygodnie i dość szybko po nich jechać oraz, że ludność nie odnosi się wrogo do samochodu i jego użytkownika. (Jedyne dwa kamienie, jakie rzucili chłopczykowie w mój wóz, zainkasowałem na ul. Stalowej w Warszawie).

Niestety, raj ten trwał bardzo krótko, bo obecnie wszystko wróciło do poprzedniego barbarzyńskiego stanu i dla tego usilnie proszę Wysoką Komisję Sportową



Schneider (kierowca Mercedesa Nr 8), w czasie próby ruszenia z zimnym silnikiem, pędzi do wozu.

Automobilklubu Polski, by w przyszłym roku dodała w próbie jazdy okrężnej conajmniej dwa etapy, powiększając przebieg do 4 tys. kilometrów.

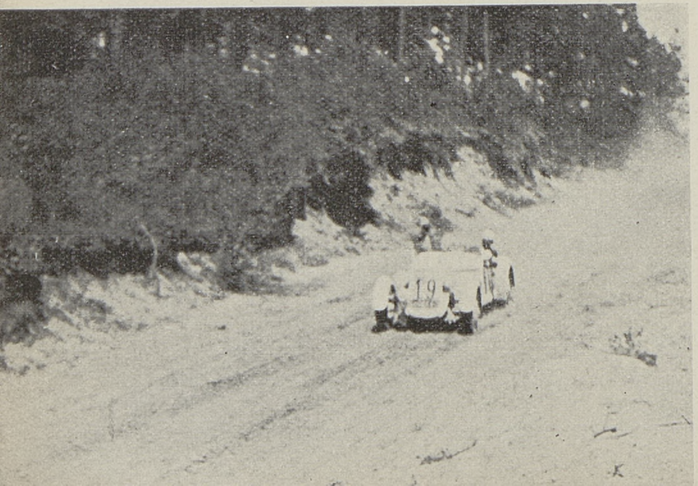
Da to możność lepszego wypróbowania wozów i kierowców, a kierowcom tym uchyli wrót raju o dwa dni dłużej.

I błagam jeszcze o jedno: dzień wytchnienia nie w Warszawie, a w Augustowie (motorówka już została zakupiona), a drugi dzień bajecznego odpoczynku na Równicy.

Ponadto dobrze by było wytrenować telefonistów, by zakładali druty chronometru elektrycznego o kilka godzin szybciej, wzorując się na kierowcach raidowych, którzy zmieniali koła w wozach w ciągu dwóch minut, bowiem oczekiwanie w tropikalnym upale na start jest idealnym wypompowywaniem resztek sił i nerwów kierowców.

Ja wzamian za to przyrzekam zaopatrzyć bufet mej maszyny w nowe pomysłowe zapasy, a Panom Dziennikarzom obiecuję solennie jechać bardziej wariacko i zawadiacko.

Witold Rychter.



Jan Ripper (Kraków) sympatyczny, wesoły i pechowy kierowca Adlera (typ Trumpf Junior) w czasie przejazdu po drodze gruntowej pod Dubowcami.

Tadeusz Grabowski

Samochody dobre, średnie i kiepskie

W czasie X Międzynarodowego Raidu A. P. jechałem na różnych wozach, pragnąc „na gorąco" porównać, zarówno pracę i zalety silnika, jak i podwozia. Muszę się zastrzec, że moje obserwacje są subiektywne, choć często poparte identycznym rozumieniem o wartości wozów innych osób, biorących udział w Raidzie.

A więc największą rewelacją dla mnie było znakomite „noszenie" Olimpii (Opel 1,3 litra, II kategoria), w czym wóz ten nie tylko nie ustępuje większości wozów, ale wiele z nich nawet przewyższa. Jazda tym wozem po podczęstochowskich wybojach w tempie 80 km/godz. nie była ani trudną, ani męczącą. „Wytrwałość" w Raidzie tego wozu była również godna podziwu.

Z małych wozów rewelacyjnie wyszły D.K.W. Nazwa Das Kleine Wunder (Mały Cud) okazała się niewiele przesadzona. Wózki trzymały się dzielnie i przyszły bez żadnych braków (z wyjątkiem rozregulowanego hamulca w wozie p. Paczesnego), utrzymując na wszystkich etapach przeciętną 60 km/godz. Jest to wynik doskonały.

Polski Fiat 508 podkreślił swe wysokie walory — z łatwością osiągnął na wszystkich etapach przeciętną 60 km/godz., był najszybszy ze wszystkich wozów swej kategorii zarówno w próbach na płaskim (60,2 km/godz. z miejsca i 84,3 km/godz. ze startu lotnego), jak i w próbie górskiej (40,56 km/godz.). Przyszedł bez żadnych braków. Był sam jeden — było to wielkie ryzyko. Skończyło się pomyślnie.

Natomiast doświadczenie z małymi Skodami (typ Popular) wykazało, że wózki te są za słabe dla naszych warunków drogowych, względnie, że zadania, jakie postawił przed nimi X Raid były dla nich za ciężkie.

MERCEDES I STEYR NA CZELE WOZÓW ŚREDNICH

Z wozów średniej kategorii na pierwszym miejscu postawić należy Mercedesy i Steyra.

Szkoda wielka, że f-a Steyr, sprzedająca w Polsce dużo wozów, nie zdobyła się na wysiłek skłonienia i przygotowania do Raidu większej ilości egzemplarzy.

Mercedes i Steyr są w tej kategorii niewątpliwie najlepiej „noszącymi wozami". Produkty obu tych fabryk wykazały duże zalety. Zarówno Mercedes jak i Steyr wykazały doskonałe trzymanie się drogi oraz odporność na złą nawierzchnię.

Mercedesy przewyższyły natomiast Steyr'a zdolnością utrzymywania znacznej szybkości na długich dystansach. Może to jednak nie tylko zalety wozu, lecz również umiejętność kierowców.

Fiat 1500 nosi bardzo przyjemnie, jedzie się bez zmęczenia na długim dystansie, jednakże robi wrażenie wozu raczej zbudowanego dla dobrych dróg. Wydaje mi się, że wóz ten może dobrze prosperować w rękach nie każdego kierowcy. Natomiast znakomita widzialność zarówno z przednich, jak i z tylnych siedzeń daje ogromną satysfakcję jadącemu.

O zwycięskich Adlerach trudno coś powiedzieć konkretnego — rynek nasz nie interesuje się na ogół wozami sportowymi, a że samochody te wyposażone w karoserię ważącą kilkanaście kilogramów osiągnęły wyniki w próbach szybkości znacznie lepsze od zwykłych wozów turystycznych — nikogo to nie dziwi. Na przyszłość należałoby jednakże zastrzec się przeciwko tego rodzaju „niespodziankom".

DUŻE WALORY SERYJNYCH CHEVROLETÓW MONTOWANYCH W POLSCE

Z wozów dużych standartowy (najtańszy) Chevrolet (typ Master Sedan)) montowany w Polsce potwierdził swe wspaniałe walory zajmując 1 i 3 miejsce. Wóz trzyma się drogi doskonale, nosi przyjemnie. Te walory spowodowały, że do Chevroletów nie można się było „dopchać", zwłaszcza na jazdę na nocnych etapach. Nazwa „sleeping u inż. Rychtera" obrazowo i dobitnie charakteryzuje wygodę jazdy.

Wóz jest znacznie szybszy niż sobie wyobrażałem — osiągnięcie z łatwością przeciętnej 98 km/godz. na odcinku Łowicz — Warszawa przez inż. Rychtera mówi samo za siebie.

Aero 50 p. Vojtechovsky'ego (Czech) jest, podobnie jak Adlery, wozem specjalnym — sportowym, dla specjalnych amatorów. Ford V 8 wóz szybki i mocny sprawił niespodziankę koniecznością dolania wody w drodze Równica — Warszawa.

*

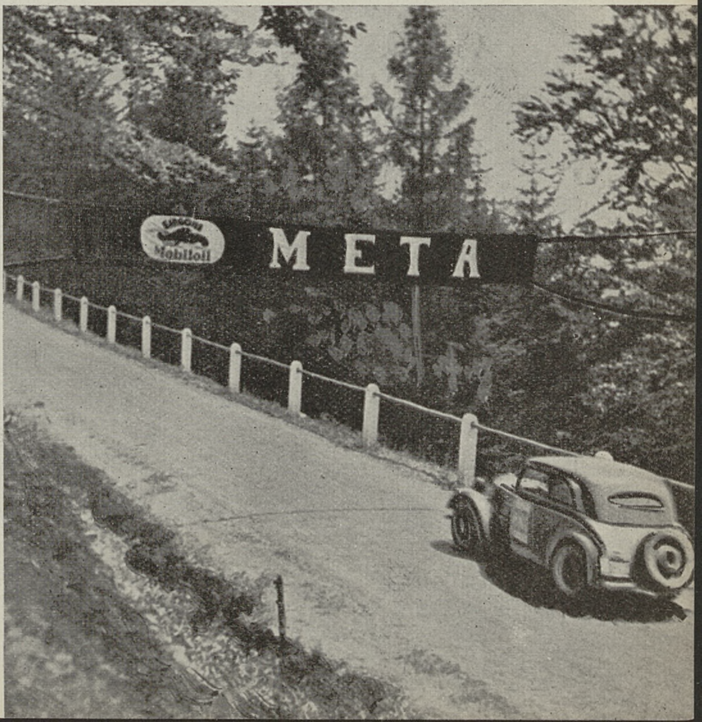
X Raid A. P. był znakomitą i wszechstronną próbą, umożliwił zorientowanie się co do wartości typów, którymi fabryki „karmią" rynek. Jest bardzo charakterystyczne, że m. in. nie stanęły do próby produkty fabryk francuskich — ani Citroen, ani Renault, ani też próbujący obecnie wprowadzić się na rynek Peugeot. Widocznie fabryki i przedstawicielstwa uznały X Raid za próbę zbyt ciężką dla swych produktów. Nie stanięcie na placu potwierdziło opinię o przydatności produktów wymienionych marek tylko na gładkie nawierzchnie asfaltowe. Na gorszych drogach jazda nimi jest zawsze ryzykiem.

A dlaczego nie zjawiła się Tatra? Czy także się boi polskich dróg?

*

Nie sposób wreszcie nie podkreślić faktu, że większość wozów startujących w X Raidzie (szesnaście samochodów) ogumiona była oponami polskiej fabryki „Stomil". Po ukończeniu Raidu okazało się, że ani jedna opona nie doznała najmniejszego defektu (poza, rzecz oczywista, przebiciami gwoździami), mimo, że Raid odbywał się w czasie b. silnych upałów, a zatem w najgorszych warunkach eksploatacji.

Osobiście odniosłem wrażenie, że polskie opony są znacznie wytrzymalsze od niemieckich („Continental") Dziś już można z powodzeniem ogumiać wozy importowane polskim oponami (zresztą część wozów zagranicznych już to w X Raidzie zrobiła).



Zwycięzca X Raidu A. P. w kategorii I-ej por. Kolaczkowski na D. K. W. w czasie próby szybkości górskiej w czasie której osiągnął drugi czas w kat. wozów najmniejszych.

Karl Kudorfer (Stuttgart)

Na marginesie X Międzynarodowego Raidu A. P.

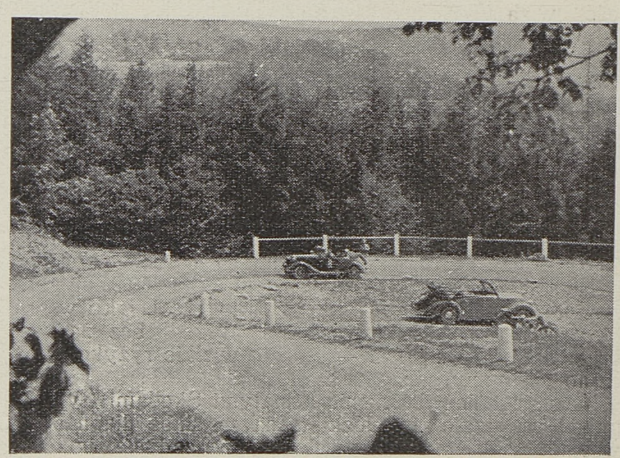
Znany niemiecki dziennikarz, fachowiec w sprawach motoryzacji, który obserwował cały przebieg X Międzynarodowego Raidu A. P. towarzysząc Raidowi na samochodzie Mercedes-Benz, p. Karl Kudorfer, dzieli się poniżej z naszymi Czytelnikami swoimi ciekawymi spostrzeżeniami.

(red.)

Jako dziennikarz - automobilista, który towarzyszył X Międzynarodowemu Raidowi A. P. na całej trasie 2.672 km. i poznał różnorodność terenową poszczególnych etapów Raidu, prowadzących przez kilka dzielnic Polski, będąc przy tym obecny przy wszystkich t. zw. próbach specjalnych, mam prawo wyciągnąć wnioski, które mogą zainteresować polskich Czytelników.

O sprężystej organizacji w przeprowadzeniu Raidu przez A. P. i wszystkie współpracujące z nim instytucje, było już tyle pochwał w prasie polskiej oraz zagranicznej, że ze swej strony ograniczę się jedynie do ponownego powtórzenia tylko mych specjalnych wyrazów uznania.

Regulamin Raidu był jasny i nie budził żadnych wątpliwości, różnił się jednak znacznie od zasad przyjętych w Niemczech. Raid ten miał zresztą na celu, jak to podkreślił w swym przemówieniu końcowym przed rozdaniem nagród w Automobilklubie Polski p. min. Piasecki, zbadanie pojazdów mechanicznych, znajdujących się na polskim rynku, któreby dało pewne i wszechstronne wytyczne co do przydatności poszczególnych typów, a więc z uwzględnieniem specjalnych polskich warunków drogowych.



Schneider (kierowca Mercedesa Nr. 8) w czasie górskiej próby szybkości na Równicy.



Szef teamu Mercedesa p. Kraus (kierowca wozu nr. 7). Z prawej stoi kierownik techniczny teamu Mercedesa książę Urah, z lewej kontroler p. M. Frank.

Z powyższego założenia wynika, że celem Raidu było w pierwszym rzędzie wypróbowanie wozów seryjnych osobowych i turystycznych pod względem trwałości, odporności, resorowania, dobroci materiałów, oraz niezawodności i sprawności jazdy.

Jasnym jest, że w tych warunkach miarodajnymi są nie rekordowe wyniki wozów specjalnych, które dla codziennej komunikacji nie przedstawiają poważniejszego znaczenia, lecz jedynie wyniki osiągnięte na długich dystansach przez seryjne wozy turystyczne, które przeciętny polski klient może w każdej chwili nabyć.

Ze względu na warunki drogowe w Polsce główne zainteresowanie winno być skierowane na wozy o średniej wielkości, gdyż duże, luksusowe podlegają na tutejszych drogach, dzięki nadmiernej wadze, wyjątkowemu zużyciu, podczas gdy wozy małe nie mogą odpowiadać bardzo wysokim wymaganiom stawianym przez drogi (w obecnym ich stanie) resorom, podwoziu, silnikowi i karoserii.

Jeżeli przyjrzymy się klasie wozów średniej wielkości, które brały udział w Raidzie (w Raidzie była to kateg. III), to uderza nas odrazu fakt zdobycia wielkiej ilości nagród przez zdolnego kierowcę sportowego Pawła von Guilleaume łącznie z jego dwoma towarzyszami sportowymi hr. Orssich i p. Sauerweinem, jadącymi wszyscy na 1,7 litrowych sportowych Adlerach.

W tej samej kategorii raidowej brał udział team Mercedes-Benz z kierowcami: Kraus, Schneider i Rauch. W przeciwieństwie do Adlera kierowcy Mercedesa jechali na zwykłych 4-o osobowych samochodach turystycznych Mercedes-Benz w wykonaniu seryjnym, typu 170 V, który już kursuje po Polsce w ilości kilkuset sztuk.

Chociaż seryjne turystyczne wozy Mercedes-Benz, jak to wykazały wyniki próby E (szybkości płaskiej), ustępują pod względem maksymalnej szybkości wozom specjalnym lub największym, nie mniej jednak H. Rauch na wozie Mercedes-Benz typ 170 V osiągnął najrówno-mierniejszą i najwyższą szybkość średnią spośród

Mercedes Nr. 7 prowadzony przez p. Krausa w tempie 68 km/godz. pędzi po drodze gruntowej pod Łunną.



wszystkich uczestników raidu. Znaczy to, że na tym seryjnym wozie turystycznym Mercedes-Benz można osiągnąć na dłuższych dystansach więcej aniżeli nawet na silniejszych wozach luksusowych.

Godną uwagi była również niezawodność techniczna wozów Mercedes-Benz. Podczas całego Raidu można było zauważyć, że ich kierowcy wykonywali czynności związane z normalną opieką nad wozami, gdy natomiast kierowcy samochodów specjalnych i dużych musieli dość często majstrować przy silniku lub innej części wozu.

Oznacza to, że seryjne samochody turystyczne mniej zawodzą i są trwalsze od wozów specjalnych, o skomplikowanej konstrukcji, które okazały się w tym Raidzie bardziej wrażliwe na trudy trasy.

Przy próbie D (start z zimnym silnikiem) osiągnął najlepszy wynik młody kierowca Fritz Schneider na wozie Mercedes-Benz.

Wiadomym jest powszechnie, że doskonała ekipa Mercedes-Benz straciła szanse zdobycia pierwszej nagrody na skutek braku dyscypliny wśród woźniców na szosach w Polsce, którzy przez nieprawidłowe mijanie spowodowali wtłoczenie się kierowcy Schneidra pomiędzy dwa wózki chłopskie, w wyniku czego została zgięta tylna oś samochodu.

O ile wypadek ten był przykry dla ekipy Mercedesów i sympatyzującej z nią publiczności, o tyle znów ciekawym było dla fachowca naprawienie tego wozu: pomimo znacznego zgięcia osi Schneider przebył samodzielnie drogę około 7 km. do stacji obsługi Mercedes-Benz Tam w rekordowym czasie samochód naprawiono, zgięta oś została zastąpiona nową i po upływie niecałych trzech godzin, nie przekroczywszy maksymalnego czasu kontrolnego, Schneider zajechał do parku raidowego.

Samochód ten (nr 8) brał w dalszym ciągu udział w Raidzie, bez defektów technicznych i przebył dalsze 2.000 km. z przeciętną szybkością 70 km. na godzinę. Doskonały dowód sprawności stacji obsługi Mercedes-Benz, organizacji, no i technicznej doskonałości części zamiennych.

Odnośnie obsługi Mercedes-Benz była ona w czasie całego Raidu bez zarzutu. Na wszystkich etapach widać było na szosach wozy miejscowych przedstawicieli Mercedes-Benz, którzy szybko zaopatrywali samochody reprezentowanej przez siebie marki w benzynę, oliwę i gumy.

Przy okazji zaobserwowałem wyjątkową sprawność mechaników Mercedes-Benz, którzy tankowali samochody w 40 sek., a gumy zmieniali w 2—3 min. Ludzie ci uosabiali tradycję, doświadczenie, sprawność i zapobiegliwość najstarszej samochodowej fabryki świata, której założyciele, Daimler i Benz byli, jak wiadomo, wynalazcami samochodu.

Załoga Mercedes-Benz dawała w czasie Raidu piękne przykłady koleżeństwa sportowego, pomagając konkurentom swym, na przerwach etapowych, przy montowaniu gum.

Poczynione w czasie Raidu spostrzeżenia i zdobyte doświadczenie we wszystkich dziedzinach są dla uczestników Raidu bardzo wartościowe i pozwalają wyciągnąć odpowiednie wnioski na przyszłość.

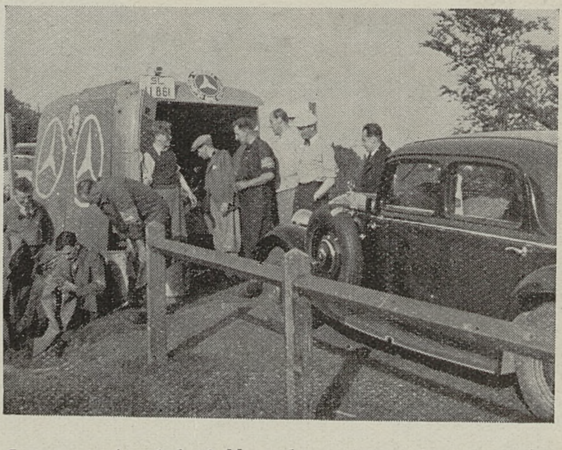
A więc: Automobilklub Polski, przy organizowaniu na przyszłość podobnych imprez, dokonując podziału samochodów na klasy, podzieli je napewno na samochody seryjne turystyczne, bez jakiegokolwiek wyposażenia specjalnego, na samochody specjalne, sportowe oraz na samochody o dodatkowej wydajności silnika.

Również władze administracyjne zebrały podczas ostatniego Raidu, który był zorganizowany po długiej przerwie w sporcie automobilowym Polski, bogaty materiał doświadczalny. Materiał ten umożliwi na przyszłość usunięcie dostrzeżonych obecnie niektórych niedomagań.

Zakończony Raid dał przede wszystkim najwięcej wskazówek samym kierowcom oraz firmom, biorącym udział w Raidzie. Wnioski wyciągnięte z tego Raidu odegrają niewątpliwie poważną rolę, a może nawet decydującą przy dalszej motoryzacji Polski.



Team Mercedesów startujący w X Raidzie A. P. Od prawej pp. Kraus (Nr. 7), Schneider (Nr. 8) i Rauch (Nr. 9).



Lotna stacja obsługi Mercedesa, wyposażona w najnowocześniejsze urządzenia, w czasie pracy na mecie półetapu na Równicy.

Dr. F. Kwiryn Pintowski

Polską Pięćset-ósemką na drogach alpejskich

(Dokończenie).

Spacery i wycieczki w góry, otaczające Thörl, miejscowość, dokąd dotarliśmy w czasie burzy, wypełniły nam kilka pięknych i pogodnych dni. Poznaliśmy z bliska piękno styryjskich gór, pokrytych gęstym lasem i bujną trawą, przybranych malowniczo wioskami, przeciętych bielutkimi szosami i wartkimi potokami. Byliśmy wyraźnie poza traktem, przez który przewala się cały ruch turystyczny na szlaku Wiedeń — Karyntia. Mogliśmy więc znaleźć upragnioną ciszę, zbliżyć się do przyrody, zażywać w pełni swobody.

Oberża, w której za 3 szylingi dziennie zajmowaliśmy duży, wygodny pokój na piętrze, tuliła się do skały, ze szczytu której straż nad wąską doliną sprawowały ruiny zamku. Niewielka wioska nad potokiem z piękną drogą asfaltową — przez środek, zawdzięcza swój europejski wygląd kopalni rudy żelaznej, eksploatowanej tu od dwóch wieków.

W trzecim dniu pobytu w Thörl, zabraliśmy do samochodu plecak i sprzęt turystyczny, aby wąską, na niektórych odcinkach mieszczącą jeden tylko pojazd, drogą dojechać do osady Bodenbauer. Tam zostawiliśmy auto i percią alpejską ruszyliśmy na szczyt Hohe Schwab (przeszło 2200 m).

Niestety, — mgły nie dały nam pełnego widoku, lecz mimo to wycieczka była ładna, a apetyt po wspinaczce przez t. zw. „Ghacktes" nie do zaspokojenia. Po wieczerzy w Bodenbauer wróciliśmy o zmroku do domu.

W czwarty dzień, pogodny i upalny, przypadał planowany przejazd do jezior Karynckich, na trasie z wariantem przez Rottenmanner - Tauern, długiej 360 km. Przewidziany był po drodze nocleg, o ileby nam przypadła do smaku jakaś miejscowość na tym szlaku.

Ruszamy więc z Thörl 12 km wąską szosą w wąwozie do Kapfenberg, stamtąd piękną autostradą przez Bruck an der Mur do Loeben. Tuż za Loeben, St. Michael, skręcamy na Timmersdorf-Mautern ku Trieben. Droga idzie dnem szerokiej doliny, która po stronie północnej opiera się o Eisenerz - Alpen, a od południa ukazuje dzikie Rottenmanner Tauern.

Mijamy urocze wioseczki z kościołami o strzelistych wieżach. Każdy zakręt — a jest ich wiele — odsłania nowe krajobrazy. Nie liczymy się z czasem, przystajemy dla zdjęć i widoków, odpoczywamy na pachnących od kwiatów zboczach. Jest pięknie — i tak swobodnie.

WARIACKA WSPINACZKA.

Dolina rozszerza się między wioskami Mautern i Wald, a zwęża w miarę zbliżania do Trieben. W środku tej wioski skręcamy na lewo i po kilku zakosach między domami spostrzegamy nagle przed sobą wzniesienie strome i tak gwałtowne, że mowy niema o rozpędzeniu maszyny. Pełny gaz, zmiana biegu, potem bieg drugi i po pięćdziesięciu metrach jedynka.

Mamy pierwszy raz tremę: czy pokonamy to wariackie wzniesienie! Przez głowę przemykają mi myśli o możliwym przymusowym odwrocie — tyłem — bo wąska, stroma droga z urwiskiem z prawej strony prawie wyklucza obrócenie wozu, ale maszyna pracuje równo, „Junak" ciągnie, wprawdzie na pełnym gazie, ale bez spadku obrotów.

Tymczasem zakręt w lewo, zakręt w prawo i znów kryty zakręt — trema moja rośnie, bo zakręty przy takim wzniesieniu, to jakby przyhamowanie silnika — ale jakoś jeden kilometr już za nami, drugi „w robocie", a wózek sunie naprzód doskonale.

Wreszcie po dwóch kilometrach takiej „wspinaczki", sto metrów po równym. Staję, podnoszę z obu stron maske i odkręcam korek chłodnicy: woda z lekkim dymkiem ku mojemu zdumieniu ma zaledwie 75°. A wiec brawo! polska pięćsetósemka pokonała w dobrej formie wzniesienie 25%-owe, co należy uznać za wyczyn nielada.

Po kwadransie ruszamy dalej. Od przełęczy dzieli nas jeszcze 4 km drogi na wzniesieniu znacznie łagodniejszym. Most nad potokiem szumiacym w dzikim wawozie, las świerkowy, kilka zakretów i przełecz z oberżą tu przy drodze i pięknym widokiem ku zachodowi.

Stad już łagodnie w dół wprost na południe poprzez St. Johann ku O. Zeiring. Przed Unzmarkt wpadamy na autostrade Leoben — Klagenfurt i w tempie 70 km na godzinę



Grossglockner — fragment drogi samochodowej „Hochalpenstrasse".

Jeden z przepięknych zamków nad Wagiem



mijamy granicę Styrii, odkąd obowiązuje znów ruch prawostronny.

Zmiana krajobrazu: znikają wysokie góry, a pojawiają się dziwne w kształtach pagórki, wyrastające samotnie wprost z równiny. Sinieje daleko na horyzoncie łańcuch Karawanki. Za Friesach po bokach szosy złoci się dojrzałe żyto. Na lewo w oddali paru kilometrów dziwacznych góra z miasteczkiem na szczycie. Według mapy jest to stare miasteczko Althofen, a w pobliżu niego bogata kopalnia rudy.

Decydujemy się zwiedzić Althofen i skręcamy ku wschodowi. Im bliżej jesteśmy tej miejscowości, tym bardziej nas ona nęci swym oryginalnym położeniem i malowniczością. Krętą, dość stromą drogą wśród sadów i will wjeżdżamy na sam szczyt góry, w rynek miasta. Tuż przy tym placu resztki starego zamczyska i kościół otoczony pięknymi drzewami. Wokoło dawny mur obronny i sporo romantycznych zakamarków. Znajdujemy nocleg, szopę na auto i dobre wino w starej oberży. Widok stąd piękny i nie sposób sobie wymarzyć lepszego miejsca na postój.

Nazajutrz zwiedzamy kościół, artystycznie odnowiony staraniem proboszcza, Józefa Kubicy, Polaka, który tu osiadł przed laty i zyskał sobie wielki mir i szacunek.

Po zwykłej porannej toalecie naszej limuzynki, żegnamy piękne Althofen, by stanąć po godzinie w stolicy Karyntii, Klagenfurt (Celowiec).

Uzupełnie zapasu benzyny, kupienie owoców, wyjazd szosą na południowy brzeg pięknego jeziora Wörthersee. Znam mało tak pięknych jezior jak to i jak bliskie mu Ossiachersee. Drogę, która prowadzi tuż nad wodą u podnóża lesistych wzgórz, odbywamy w wolnym tempie, by się nasycić cudami przyrody.

W Krumpendorf, Reifnitz, Maria Wörth i Velden — miejscowościach nad jeziorem, przez które prowadzi nasza szosa, pełno przyjezdnych z całej Europy. Słyszy się język włoski obok angielskiego, holenderski obok węgierskiego, czeski, polski i francuski. Sporo eleganckich samochodów zagranicznych. Tłumy kąpią się w jeziorze, którego woda ma ponad 23° ciepła.

Mijamy jezioro i mkniemy do Villach na obiad. W Villach wąska i kręta droga wiedzie nas na północny brzeg Ossiachersee, gdzie zamierzamy się zatrzymać przez tydzień.

Dużo tu ładnych will prywatnych i pensjonatów. Tu i ówdzie nad samą wodą widzi się również domki weck-end'owe, niektóre ciekawe kolorem i piękne kształtem. Domki te wynajmuje się tanio na całe lato.

Tuż przy szosie, a zarazem blisko jeziora willa z napisem „Pension und Garage". Mamy więc wszystko, czego nam potrzeba. Lokujemy nasz wózek w garażu, walizy w pokoju i idziemy pływać w jeziorze.

DO WŁOCH — NIE WOLNO!

Znów mija kilka dni beztroskiego „far niente". Kąpiele w jeziorze, wycieczki łodzią i spacery na okoliczne lesiste wzgórza — przy pięknej słonecznej pogodzie — i czas, by jechać dalej. Toteż pewnego dnia raniutko żegnamy pogrążoną jeszcze w śnie wioskę, by w trzy kwadranse, minąwszy Villach, stanąć na granicy włoskiej.

Niestety, nasze paszporty nie obejmują Italii, więc nie puszczają nas Włosi na planowany wypad do Wenecji. Zawracamy więc i obieramy drogę boczną na Hermagor — Greifenburg — Dölsach ku wiosce Heiligenblut u stóp Grossglocknera, Szosa wąska, ale pięknie prowadzona dnem doliny, wchodzi wkrótce w główny gościniec z doskonałą, gładką nawierzchnią. Przed Lienz skręcamy w prawo na interesujące wzniesienie Iselsberg, skąd serpentynami w dół do Winklern. Dalej już stale w górę drogą, którą właśnie poszerzają i modernizują, aby mogła sprostać olbrzymiemu ruchowi samochodowemu, jaki się rozwinął po otwarciu w roku 1935 drogi pod Grossglocknerem.

W dali ukazują się nam góry w chmurach, podczas kiedy z lewej strony sinieją Dolomity. Ale pogoda nie zapowiada się ciekawie. Popołudniu zachmurzenie rośnie i rozciąga się i nad okolicę, przez którą jedziemy. Spotykamy coraz więcej samochodów, autokarów i motocykli — ze wszelkich możliwych krajów europejskich, wyjąwszy Rosję. Przeważnie duże i silne maszyny, jednak tempo jazdy nie większe od naszego, tak, że mało które wozy nas wyprzedzają.

Przed Heiligenblut wjeżdżamy serpentyną na strome piętro doliny, aby po trzystu metrach stanąć przed hotelem „Zur Post".

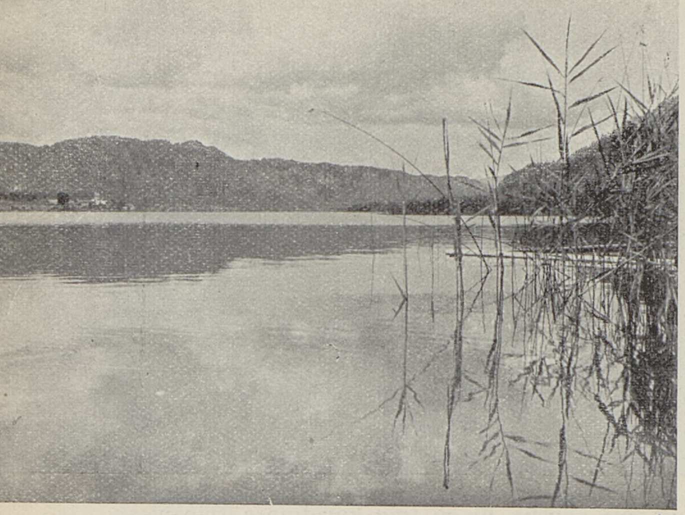
SKUTKI NOWEJ DROGI NA GROSSGLOCKNER

Maleńka wioszczyna górska Heiligenblut, z prześlicznym gotyckim kościółkiem pośrodku, nabrała od roku życia, rośnie, puchnie i wprost pęka od ilości przybyszów. W pośpiechu podsypuje się kamień i ziemię pod spore rondo, przeznaczone do parkowania samochodów.

W dole nad potokiem inne przedsiębiorstwo buduje garaże, warsztaty reparacyjne i stację obsługi.

W sklepach i hotelach ruch nerwowy, podobny do tego, jaki jest na dworcach kolejowych. Pomimo bowiem wyjątkowego pięknego położenia tej miejscowości, nikt tu nie popasa dłużej ponad dobę, spiesząc dalej zobaczyć cud techniki, powstały wśród bajecznej przyrody: — szosę alpejską pod Grossglocknerem.

Spacer w górę doliny, ku dzikim wodospadom, wypełnia resztę dnia. Z lękiem o jutrzejszą pogodę kładziemy się na spoczynek: podobno od tygodnia góry spowite są w chmurach i niema



Jezioro Osiaku.

żadnych widoków z całej trasy od Heiligenblut do Ferleiten.

Nazajutrz rano biała, gęsta mgła zasłania widok na dwieście kroków. Jest chłodno, lecz w górze widać dobrze grzeje słońce, bo mgła się szybko przerzedza. Nie czekając ruszamy w nadziei, że widoki mieć będziemy za jaką godzinę.

Zaraz za pierwszym zakrętem nasza pięćsetósemka dostaje nalepkę z Grossglocknerem. Jest to niejako odznaczenie za przebycie tej bądź co bądź niełatwej dla małych wozów trasy. Trudność polega tu głównie na wzniesieniu, które wprawdzie nie jest stromym, bo nie przekracza kilkunastu procent, ale zato długie bo na przestrzeni z górą czternastu kilometrów. Szosa przy tym wysypana żwirkiem, który stawia kołom znaczny opór, tak, że jazda musi odbywać się drugim i pierwszym biegiem, wozy suną wolno, nikt nikogo nie wyprzedza, każdy w trosce o nieprzegrzanie silnika przystaje pokornie na zakrętach i sprawdza wodę w chłodnicy.

Po kilku kilometrach rozgałęzienie: skręcamy w lewo ku Franz Josef's Höhe i po stromym wjeździe serpentynami stajemy na małym jakby placyku do parkowania wozów, tuż nad dolnym językiem lodowca Pasterse, który spływa z kotłów pod Grossglocknerem. Mgła otula jednak jeszcze szczyty, pozwalające nam tylko na wgląd w dolinę, z której przybyliśmy. Ale już tu i ówdzie tworzą się „okna", przez które zagląda wesoło słońce.

Ścieżką wspinamy się na zbocze, siadamy na kamieniach i wyczekujemy „podniesienia kurtyny", poza którą ma być gniazdo Grossglocknera.

WSPANIAŁA NAGRODA ZA CIERPLIWOŚĆ.

Mija godzina i oto mamy nagrodę naszej wytrzymałości. Resztki mgły rozpełzają się po horyzoncie, a przed nami w pełnym słońcu rozbłyskują białe szczyty Schwerteck, Grossglockner i Teufelskamp nad olbrzymim lodowcem Pastersenkees.

Kilka godzin włóczęgi po lodowcu i ponad nim, moc zdjęć i odjazd.

Od rozwidlenia przez które przejeżdżaliśmy już w tę stronę, droga staje się coraz cięższa. Nawet silne wozy amerykańskie suną tu krok za krokiem. Sprzyja to znakomicie podziwianiu gór, które piętrzą się groźnie tuż nad drogą. Każdy zakręt odsłania nam widoki na nowe partie Alp, spowitych w śniegi i lody. Dzika, pierwotna i groźna jest tu przyroda, w którą wtargnął człowiek, przecinając góry wspaniale pomyślaną szosą Grossglocknera. Ustąpić musiały rozsadzone dynamitem skały, pokruszone głazy, wtłoczone w kamienne rynny potoki z pod lodowców spływające.

Śmiało wije się przez ten świat lodu, śniegu i kamieni jasna wstęga szosy, corocznie zawalana w zimie śniegiem, a na wiosnę lawinami kamiennymi. Toteż krocie kosztuje konserwacja tej autostrady, a roboty około utrzymania nawierzchni w nienagannym stanie trwają stale z przerwą w zimie, kiedy wielopiętrowe zwały śniegu zamykają przejazd na 4 — 5 miesięcy.

Co parę kilometrów tablica „Wasser-Tank-Stelle, przy niej konewka, którą z pobliskiego strumienia można uzupełnić wodę w chłodnicy. Jest to urządzenie ze wszech miar potrzebne, uwzględniając ogromny wysiłek motoru i duże odległości między osadami ludzkimi.

508-KA PRACUJE W GÓRACH DOSKONALE.

Tymczasem wjeżdżamy stromo pod górę w szeroki kocioł o nazwie Oberes Nassfeld. Wiodą stąd liczne serpentyny na najwyższy punkt szosy, do 300 m długiego tunelu, zw. Hochtor (2504 m).

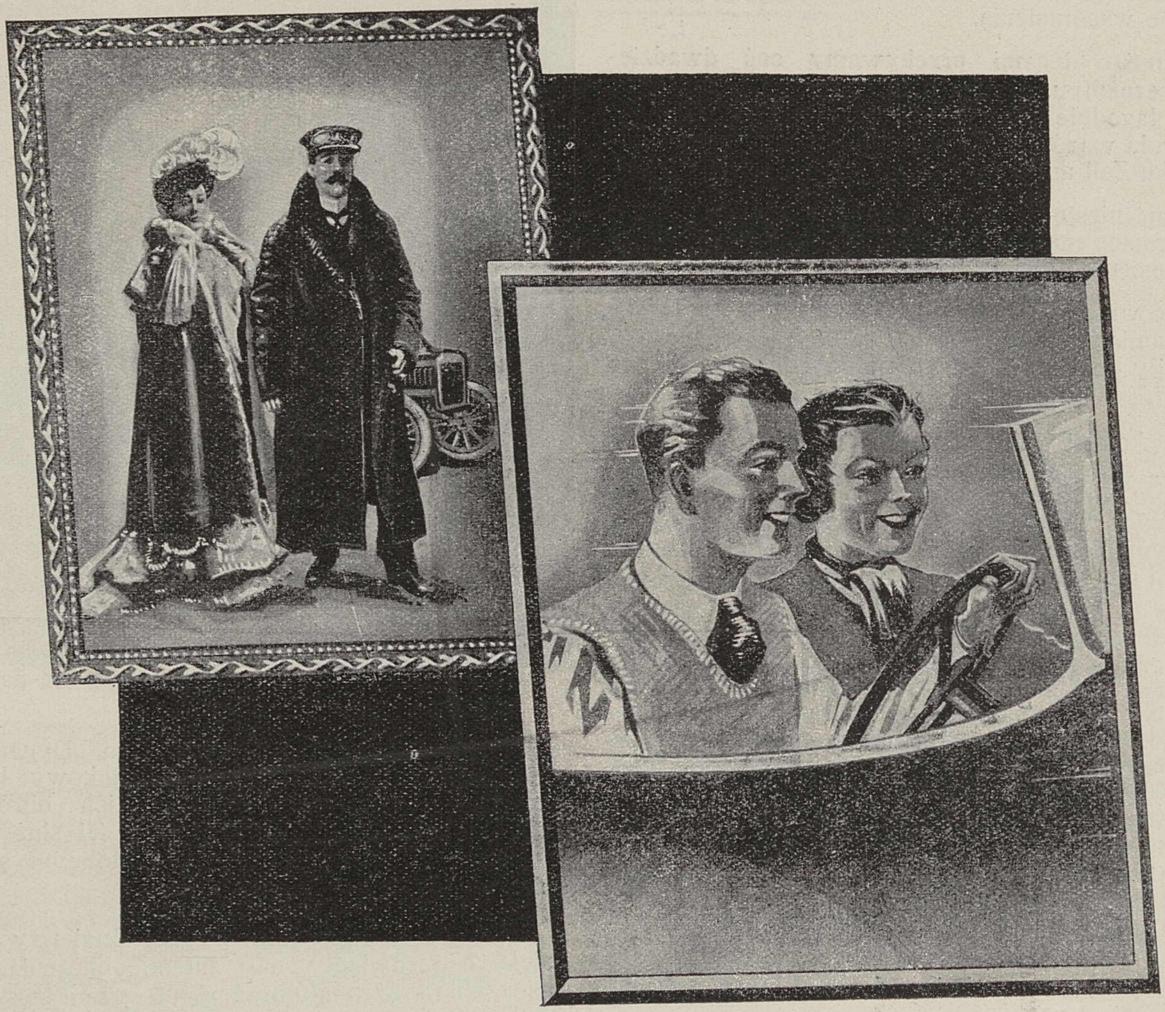
Przed tunelem stwierdzam z dumą, że Fiatek nawet nie zagotował wody i może nawet bez przestudzenia jechać zaraz dalej, podczas, kiedy potężny amerykański roadster, jadący za nami, zrobił kipiący samowar z chłodnicy!

Po drugiej stronie tunelu znajdujemy się już w Salzkammergut. Droga zrazu niezdecydowanie, potym coraz wyraźniej przechodzi w ostrych serpentynach ku dołowi. Jeszcze jeden mały tunel: Fuschertörl i oto mamy przed sobą szeroki widok na olbrzymią dolinę Ferleitental.

W pewnym momencie szosa na zakręcie przekopana jest w pięciometrowej ścianie śnieżnej, co sprawia w upalny dzień lipcowy odpowiednie wrażenie. Widok na góry, zwłaszcza ku zachodowi, przepiękny. Zestawienie oblodzonych szczytów



Widok z lodowca „Pasterze" na szczyt Grossglockner.



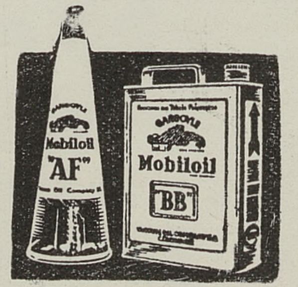
Automobilista na przestrzeni czasu.

Od czasu pierwszych automobilistów wiele się zmieniło: ludzie, stroje, zapatrywania, samochody — tylko jedno pojęcie nie uległo zmianie: GARGOYLE MOBILOIL jest niezawodnym i niezrównanym olejem dla pojazdów mechanicznych. GARGOYLE MOBILOIL — to produkt kilkudziesięcioletniego doświadczenia, noszący zaszczytne miano „przodującego oleju świata".

GARGOYLE

Mobiloil

VACUUM OIL COMPANY S. A.



Ulica w Villach (Karyntia).



w dali z bujną zielenią dna doliny pozostawia niezatarte wspomnienia.

Hamując biegami przebywamy coś dwadzieścia serpentyn, a poza ostatnią droga schodzi już dość łagodnie prawym zboczem na dno doliny. Kontrola wozów w Ferleiten i mkniemy całym gazem ku Zell am See.

Tam, niestety, czekają na nas dwie depesze, wzywające mnie w połowie urlopu do natychmiastowego powrotu do Warszawy.

Tak więc brutalnie przekreślone nasze piękne zamiary zwiedzenie Tyrolu i Przedarulanii, ustąpiły miejsca decyzji: natychmiast jechać do Polski.

Po kolacji, w pośpiechu zjedzonej, nastąpił odjazd w drogę na Salzburg — Wiedeń — Brno — Cieszyn. Trasę z górą 700 km przebyliśmy w dwóch trzecich nocą z dwukrotnym zaledwie zatrzymaniem się po 20 minut. Na dłuższe odpoczynki nie było czasu.

WYMOWNY BILANS PODRÓŻY.

Kiedy stanęliśmy na granicy polskiej w Cieszynie, mogliśmy zarejestrować: przebytych około 2000 km; zużycie benzyny: na równinie około 8½ litra i w górach około 9½ — 11 litra na 100 km; zużycie oleju: na równinie 0; w górach 100 g na 200 km.

Defekty: jedno przebicie opony gwoździem pod Salzburgiem.

Najlepszą pracę silnika dawała mi w górach mieszanka spirytusowo - benzynowa „Dynamin“ koncernu Shell, zapewniająca bezstukowy bieg, elastyczne „wychodzenie“ z niskich obrotów i szybki zapłon. Jako odpowiednik jej służy mi w Polsce dobrze mieszanka o podobnym składzie.

Koszt całej wycieczki wypadł mniejszy niż koleją. Nie zawiodły nas zatem obliczenia, że zwiedzanie kraju małolitrażowym wozem bez szofera, pozwala na znaczne oszczędności przez uniknięcie całego szeregu wydatków nieodłącznie związanych z podróżą koleją i autobusem. Poza tym jazda samochodem 1-litrowym jest tańsza od jazdy koleją już przy ilości dwóch osób w samochodzie.

Należy tu podkreślić olbrzymią wyższość samochodu nad koleją, która wyraża się całkowitym nieskrępowaniem czasem i zegarkiem. Wygoda jest przy tym większa, a miejsca siedzące zawsze zapewnione.

Krótkie, lecz dość bogate doświadczenie z ubiegłego lata pozwala mi utrzymać bez zmian mój zapał i przekonanie do włóczęgi polską pięćset-ósemką.



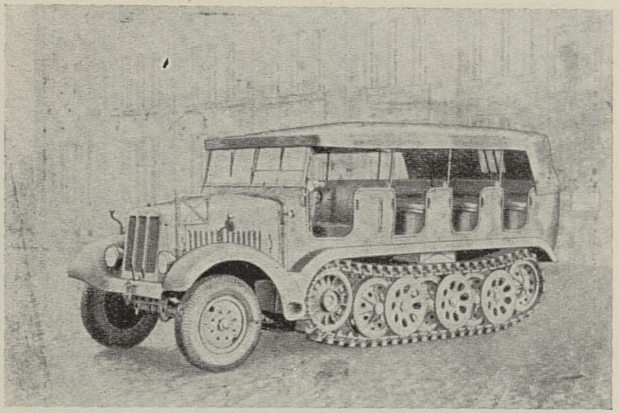
Miejsce postoju pod Grossglocknerem. W dali Grossglockner i lodowiec „Pasterze“.

DZIAŁ TECHNICZNY.

Inż. Jerzy Werner — Koło Inż. Sam. S. I. M. P.

Niemieckie kołowe samochody terenowe

Pierwotnym celem w budowie samochodów było stworzenie wozu, przydatnego do szybkiego transportu po drogach bitych. Jednak już na samym początku tych usiłowań spotykamy dążenie do zbudowania samochodu terenowego. W konstrukcjach tego rodzaju w pierwszym rzędzie zainteresowane jest wojsko i dla tego wojna światowa była najsilniejszym bodźcem w rozwoju wozów specjalnych. Z biegiem czasu wytworzyły się dwa odrębne typy takich wozów: kołowe i gąsienicowe, z których rozwinęły się dwa typy pośrednie, będące wynikiem chęci zastosowania najwartościowszych cech obu poprzednich grup. Były to wozy półgąsienicowe, t. j. posiadające koła przednie o normalnym układzie, spotykanym na samochodach zwykłych, a koła tylne zastąpione mechanizmem gąsienicowym, oraz — kołowo-gąsienicowe, posiadające możność poruszania się na kołach lub gąsienicach, w zależności od potrzeby.



Niemiecki wojskowy wóz terenowy kołowo-gąsienicowy.

O zastosowaniu tego, czy innego typu decydują warunki, w jakich dana konstrukcja ma pracować. W ogólności jednak samochód terenowy spotyka się z warunkami cięższymi, niż przeciętny wóz użytkowy. A więc w pierwszym rzędzie należy się liczyć ze zwiększonymi oporami toczenia, które wynikają z nierówności i miękkości terenu. Wymaga to zwiększenia siły pociągowej t. j. stosowania silników o dużym momencie obrotowym, lub dodatkowych przekładni, w postaci reduktorów, zwiększających moment obrotowy na kołach. Jednakże powiększaniu siły pociągowej stoi na przeszkodzie malejący w najcięższych terenach współczynnik przyczepności i dlatego w wozach kołowych wprowadzono napęd wszystkich kół, lub poczęto rozkładać naciski na osi tak, że na nienapędzane przypada zaledwie około 20% całkowitego ciężaru wozu, wraz z ładunkiem. Umożliwiono sobie w ten sposób wyzyskanie od 100 do 80% ciężaru wozu dla siły przyczepności. Ponadto poczęto stosować na wozach terenowych opony o specjalnym deseniu protektora i nakładane łańcuchy lub gąsienice.

Lecz i to jeszcze niecałkowicie rozwiązało sprawę „terenowości" samochodu, gdyż wprawdzie ze wzrostem wagi wozu rośnie siła przyczepności, decydując o możliwej do wyzyskania sile pociągowej, ale i rośnie nacisk jednostkowy kół na podłoże, powodując zarywanie się ich w ziemi. O ile problem ten dla wozów gąsienicowych nasuwa mniejsze trudności, ze względu na duże, możliwe do osiągnięcia, powierzchnie przylegania gąsienicy do terenu, o tyle dla samochodów kołowych jest to jeszcze zagadnienie, nie posiadające całkowicie zadawalającego rozwiązania. Ze zmniejszaniem ciężaru wozu maleje przyczepność; przy pewnym więc optimum wagi należy osiągnąć możliwie mały nacisk jednostkowy. Myśl ludzka poszła tu w dwóch kierunkach: powiększania ilości kół i stosowania opon specjalnych, o przekroju trapezowym, posiadających dużą powierzchnię styku z gruntem. Obydwa sposoby są tylko częściowym załatwienie sprawy. Pierwszy podraża i komplikuje konstrukcję, drugi zwiększa bardzo znacznie opory toczenia na drogach twardych, nie wymagających małego nacisku jednostkowego. Skoordynowanie wyliczonych czynników, wpływających na zdolności terenowe danego wozu, nie wyczerpuje wszystkich trudności, jakie musi pokonać konstruktor, dążący do osiągnięcia najlepszych wyników swej pracy. Obok lekkości i dobrego stosunku mocy silnika do wagi wozu z obciążeniem, (dziś stosowane około 20 KM/tonnę.), samochód terenowy musi spełniać cały szereg dodatkowych warunków.

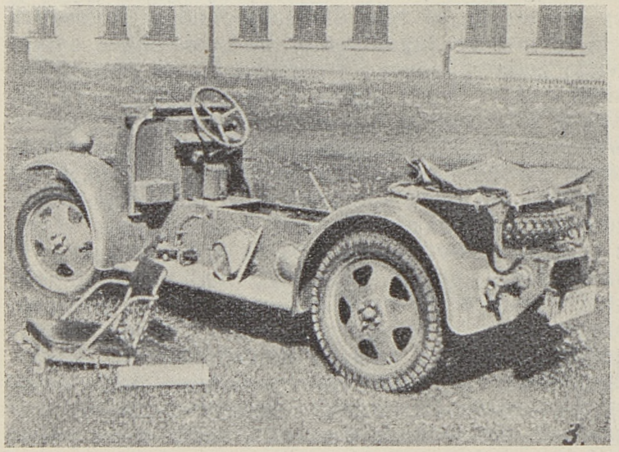


3-osobowy kołowy wóz terenowy „Framo".

Musi się dobrze „wpisywać" w teren, t. zn. dostosowywać się do jego nierówności. Osiąga się to przez stosowanie niezależnego zawieszenia kół, czy to przez łamanie pół-osi, czy też przez zawieszenie na wahaczach o układzie równoległobocznym, dającym równoległe prowadzenie kół, czy też o układzie trapezowym, zapewniającym niezmienność śladu kół przy ugięciach resorów, co

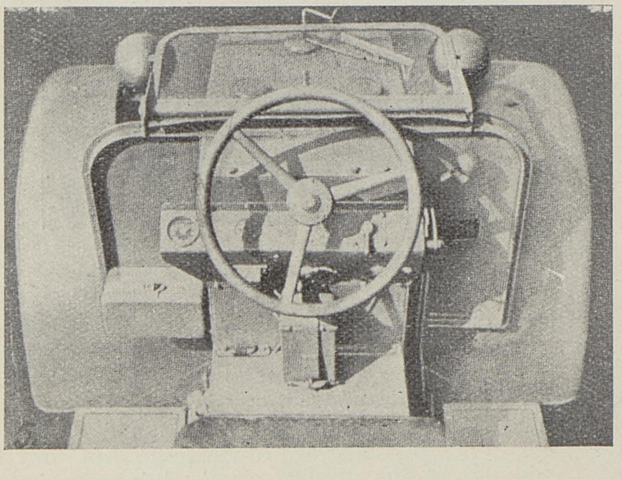
jest cechą bardzo wartościową dla wozów, mających poruszać się po terenach grzązkich, powodujących zapadanie się wozu. W tych wypadkach ważnym jest również, ażeby wszystkie mechanizmy podwozia były szczelnie osłonięte od spodu blachą, zapobiegającą ewentualnym ich uszkodzeniom i zabezpieczającą przed dopływem wody w czasie przebywania brodów.

Łączy się z tym bezpośrednio sprawa prześwitu, t. j. odległości najniższego punktu podwozia od ziemi. Jest to jedno z wymagań, któremu poświęca się dużo uwagi, ze względu na możność zapewnienia wozowi swobody poruszania się czy to w terenach kamienistych, czy też na ulicach miast, zniszczonych wskutek działań wojennych.



Ogólny widok wozu „Framo“.

Dla możliwości przebywania przeszkód terenowych w postaci rowów, wyrw i t. p. ważnym jest, ażeby koła przednie posiadały właściwą średnicę. W braku urządzeń pomocniczych, wóz może przebyć tylko taką przeszkodę o czołowej ścianie pionowej, której wysokość jest mniejsza od promienia koła przedniego. Celem powiększenia zdolności pokonywania tego rodzaju trudności, wozy terenowe zaopatrzone są albo w rodzaj płozy, którą wślizgują się na przeszkodę, albo w dodatkową oś niosącą koła zapasowe. Dodatkowa oś wysunięta przed wóz, spełnia rolę wspomnianej płozy. W niektórych rozwiązaniach koła osi dodatkowej są również napędzane. W tych wypadkach zmniejszenie kąta natarcia, t. j. kąta zawartego pomiędzy styczną do koła, przechodzącą przez najdalej wysunięty punkt wozu, a ziemią, nie gra roli. Należy również pamiętać o t. zw. kącie zejścia, t. j. kącie, zawartym pomiędzy taką samą styczną do kół tylnych, a ziemią. Gdyż przy zbyt małej jego wartości, (ogólnie przyjęto jako dolną granicę 45°), zachodzi osiadanie tylnej części nadwozia, na krawędzi częściowo już przebytej przeszkody.

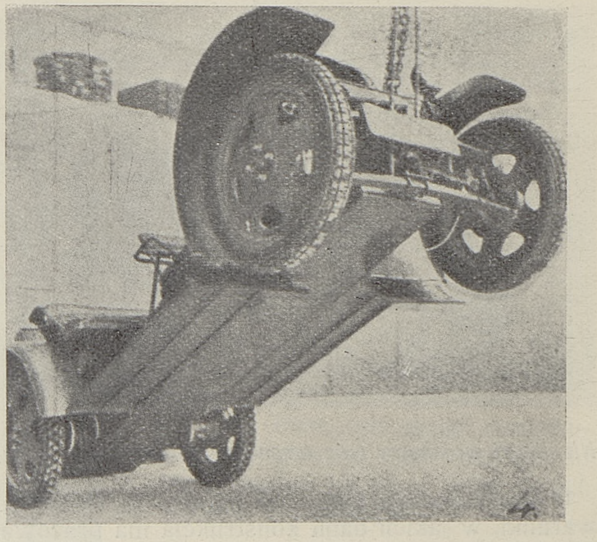


Widok kierownicy i deski rozdzielczej wozu „Framo“.

Wreszcie, dla możności poruszania się na ograniczonej przestrzeni, ważną jest zwrotność wozu. W tym celu stosowane jest sterowanie wszystkich kół w wozach cztero- i ośmiokołowych, (rzadziej w sześcio-kołowych).

Przyjrzyjmy się teraz jak wyglądają niemieckie wozy terenowe, wystawione na tegorocznym Salonie berlińskim, na tle ogólnie omówionych warunków, jakim wóz taki winien odpowiadać.

FRAMO — 3 osobowy, lekki, 4 kołowy wóz, typ WM Sachsen, zaopatrzony w silnik 2-taktowy, 2 cylindrowy DKW, chłodzony wodą, o mocy 16 — 18 KM, przy 3500 obr/min., pracujący bez zaburzeń przy dużych pochyleniach, wóz ten bowiem z pełnym obciążeniem, wg. danych fabrycznych, ma zdolność pokonywania wzniesień do 50%. Wielotarczowym sprzęgłem mokrym moment obrotowy silnika przenoszony jest na koło łańcuchowe, skąd do 3-biegowej skrzynki „Hermes“ typ RT, o przekładniach: I — 1 : 2,94; II — 1 : 1,74 i III bezpośredniej. Ze skrzynki bie-

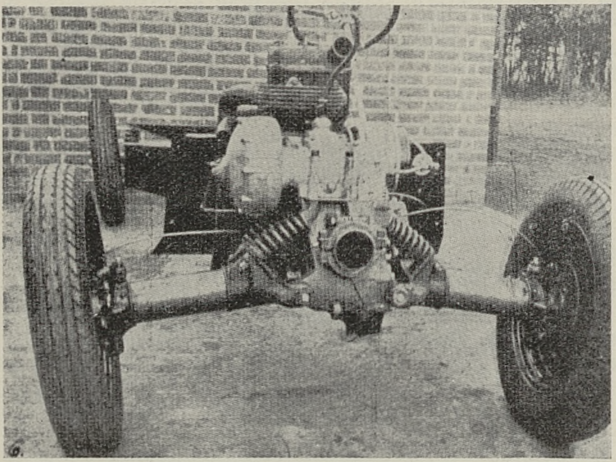


Podwozie „Framo“ widziane od spodu.

gów napęd przeniesiony jest, również łańcuchem na tylny most, o dwóch przekładniach włączalnych: 1 : 1,5 i 1 : 4,12. W ten sposób ilość biegów ulega podwojeniu. Most napędowy nie posiada mechanizmu różnicowego, co daje w terenie efekt blokowanego dyferencjału, nie mając wielkiego znaczenia dla zużycia opon na zakrętach, wobec małego rozstępu kół. Zawieszenie wykonano na dwóch resorach poprzecznych z przodu i dwóch podłużnych z tyłu. Przednia oś, z blachy, łamana w osi symetrii wozu. Rama podwozia wykonana jest jako skrzynia spawana z blach, w której znajdują się: silnik, (pod siedzeniem kierowcy), skrzynka biegów i most napędowy. Wszystkie otwory, którymi z tak sformowanej ramy wychodzą poszczególne elementy, uszczelnione są skórą tak, że wóz posiada zdolność pokonywania brodów o głębokości 500 mm. Zaletą tego wozu jest również całkowite pozbycie się części drewnianych czy to w podwoziu, czy w nadwoziu.

Wóz ten posiada wymiary następujące: rozstaw osi 2,2 m, kół 1,1 m, prześwit 230 mm, opony 4 × 19", ciężar wozu 580 kg, najmniejszy promień skrętu, przy przednich tylko kołach sterowych 7 m. Lekkość wozu przyczynia się do uzyskania dobrego stosunku mocy do wagi, wynoszącego w danym wypadku około 20 KM/1 tonnę. Hamulce mechaniczne na 4 koła. W miejscu gdzie w zwykłych wozach znajduje się silnik, pod maską, zostały umieszczone: chłodnica o pojemności ok. 8,5 ltr, z termosyfonem, oraz dwa zbiorniki paliwa po 14 ltr. Niewielkie zużycie paliwa (około 7 ltr/100 km), zapewnia przy tej pojemności, duży promień działania. Lekkość podwozia pozwala na osiągnięcie, w dotychczasowych warunkach drogowych szybkości 85 km/godz. z pełnym obciążeniem ok. 350 kg. Przy przeprawach przez brody, głębsze niż 500 mm, dwa normalne pływaki saperskie, zapobiegają zatopieniu wozu. Według danych firmy, wozy te w bardzo ciężkiej konkurencji w jazdach zimowych, zwyciężyły samochody z silnikami po 3 ltr., zdobywając „Eisernen Ehrenschild für Mannschaften". W całości uderza prostota rozwiązania, przyczyniająca się do niskiej ceny wozu, kosztuje on bowiem z wyposażeniem i 5 oponami — 2180 RM.

TEMPO — 4 osobowy, lekki, 4 kołowy wóz, zaopatrzony w dwa silniki 2-taktowe, 2 cylindrowe, chłodzone wodą, f-my „Ilo", o mocy 19 KM. przy 3400 obr/min. każdy. Napęd przenoszony jest przez 4 biegową skrzynkę o następujących przekładniach: 1 — 1 : 4,16; II — 1 : 2,97; III — 1 : 1,75 IV — bezpośrednia. Ponadto pomiędzy silnikiem i skzynką znajduje się stała przekładnia 1 : 2,53 a pomiędzy skrzynką biegów a mostem napędowym 1 : 3 przy czym na most moment jest przeniesiony łańcuchem. Zespoły napędowe w postaci silnika, sprzęgła, skrzynki biegów, oprawy mostu i chłodnica, tworzą zwartą całość, związaną z zawieszeniem w ten sposób, że oprawa mostu napędowego zamocowana jest obrotowo na rurze, stanowiącej „ramę" podwozia, a rury, będące pochwami pół-osi są do niej zamocowane przegubowo, mając po trzy oparcia na sprężyny spiralne o przekroju prostokątnym. Na zewnętrznych końcach pochew pół-osi zostały zamocowane zwrotnice, z czopami niosącymi koła. W ten sposób powstał samodzielny agregat napędowy, łącznie z kołami umieszczony w danym wozie po jednym, na każdym z końców rury. Dzięki zapewnieniu obrotu całego zespołu z kołami dokoła rury ramy, (agregat przedni) uzyskano ważną zdobycz, jaką jest w wozie terenowym wyrównanie nacisków na kołach. Tak pomyślana konstrukcja wymaga specjalnego rozwiązania sposobu uruchamiania zespołów poszczególnych agregatów. Silniki mogą pracować obydwa równocześnie, lub każdy oddzielnie. Pierwszy wypadek przewidziany został dla pokonywania trudności terenowych, (zdolność pokonywania wzniesień — ok. 40%), lub rozwijania szybkości maksymalnej ok. 80 km/godz. z pełnym obciążeniem, stanowiącym ok. 400 — 450 kg w postaci 4 osób, łącznie z kierowcą. Drugi wypadek przewidziany jest dla poruszania się po dobrych drogach, w sposób oszczędny, z szybkościami nieco mniejszymi, lub bez obciążenia. Do wyłączenia silnika służy kontakt na desce rozdzielczej.

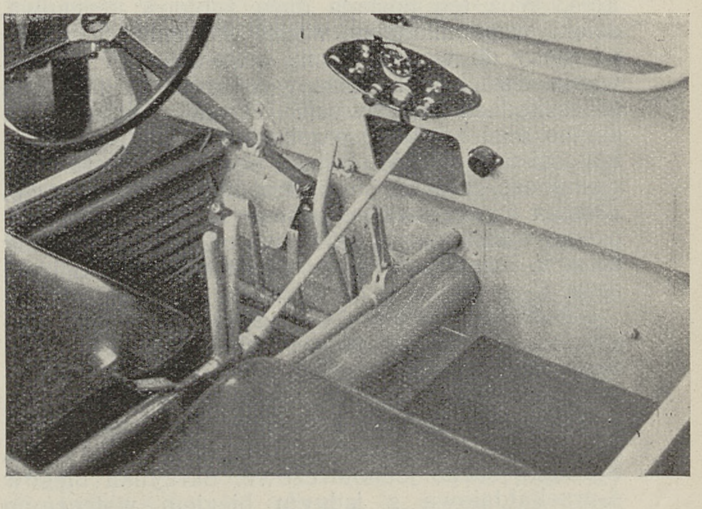


Zespół napędowy wozu „Tempo".

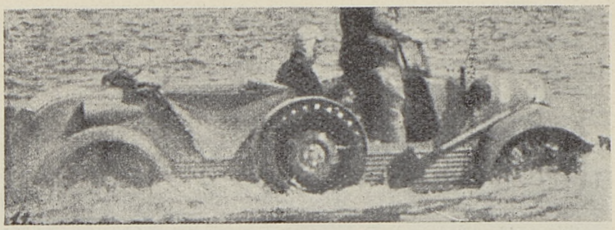


Wóz „Tempo" zjeżdża z wału.

Oryginalnie została rozwiązania sprawa zmiany biegów w skrzynkach przekładniowych obu agregatów. Widoczne to jest na załączonej fotografii. Przy siedzeniu kierowcy umieszczone są dwie dźwignie do zmian biegów — po jednej dla każdej skrzynki. Dźwignie te przy pomocy prętów z przegubami połączone są z dźwigniami przy skrzynkach. Przez uchwycenie obydwóch widocznych na fotografii dźwigien i jednoczesne poruszenie nimi włączamy identyczne biegi w obu skrzyn-



Kierownica i zespół dźwigień w wozie „Tempo".



Wóz „Tempo" przebywa bród.

kach. Przez odpowiednią manipulację jedną ze wskazanych dźwigien, włączamy biegi tej skrzynki, której dźwignia odpowiada. Włączanie biegu wstecznego wymaga specjalnego dodatkowego ruchu w postaci odrzucenia języczka, blokującego dźwignię przy kierowcy i przesunięcia obu lub jednej z dźwigien. Na fotografii widoczny jest ten języczek w położeniu umożliwiającym włączenie wstecznego biegu.

Podwozie to posiada również wszystkie koła kierowane, co zmusza do stosowania przegubów podwójnych przy kołach. Zastosowano podwójne przeguby „Faudi". Układ kierowniczy składa się z przedniego i tylnego zespołu łamanych drążków poprzecznych, połączonych ze sobą podłużnym (równoległym do osi wozu) drążkiem obracanym przy pomocy zamocowanego na nim wąsa. Ze względu na znaczne szybkości wozu, przewidziano wyłączanie (blokowanie) skrętności kół tylnych. Jest ono dokonywane z siedzenia kierowcy. Włączenie skrętności kół tylnych możliwe jest w każdej chwili, wyłączenie (t. j. zablokowanie) jedynie wtedy, gdy płaszczyzny kół tylnych są równoległe do płaszczyzny symetrii wozu. Wszystkie elementy, służące do uruchamiania zespołów agregatów przedniego i tylnego, biegną wzdłuż centralnej rury wewnątrz wozu, nie zmniejszając prześwitu.

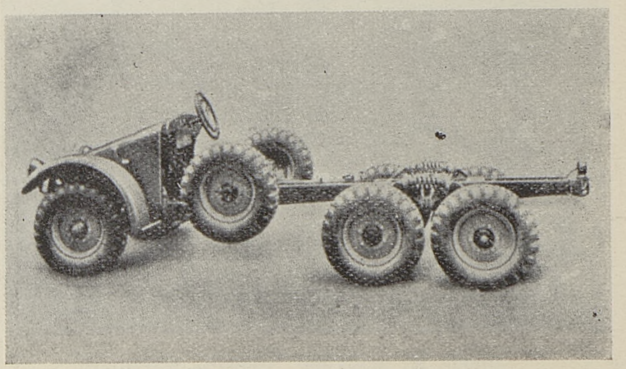
Wymiary wozu są następujące: rozstaw osi 2830 mm, rozstaw kół 1270 mm, ogumienie 4,75 × 17".

Najmniejszy promień skrętu przy dwóch kołach kierowanych 7,5 m, przy 4 kołach kierowanych — 3,5 m. Waga wozu wynosi ok. 900 — 1000 kg; przyjąwszy jego ładowność, otrzymuje się ok. 26 KM na 1 tonnę wagi wozu z obciążeniem przy pracy dwóch silników. Jest to bardzo dobry stosunek dla wozu tej klasy. Zużycie paliwa wynosi ok. 350 gr/KMg. czyli ok. 15 ltr/100 km, przy maksymalnej szybkości. Daje to zasięg działania wozu ok. 400 km przy dwóch zbiornikach po 25 ltr. każdy. Hamulce mechaniczne na wszystkie cztery koła. Wóz ten posiada dużą zdolność terenową, dzięki wspomnianemu wyżej dobremu stosunkowi mocy do wagi, dużemu prześwitowi i umocowaniu dwóch kół zapasowych jako nośnych na przeszkodach terenowych. Oprócz tego przewidziano dlań zdolność przebywania brodów o głębokości 600 mm. W całości uderza prostota i racjonalność założeń i rozwiązania konsrukcyjnego. Zwraca uwagę swą bezpretensjonalnością wykończenie takich szczegółów, jak: dźwignie (zmiany biegów, hamulcowe, blokowanie kierowania) i pedały. Cena wozu — 4100 RM.

KRUPP typ L2H143. Wystawiono 6-kołowe podwozie terenowe o nośności 1800 kg. Dane charakterystyczne tej konstrukcji są następujące: 4-cylindrowy silnik benzynowy, chłodzony powietrzem, o mocy 60 KM przy 2500 obr/min. i pojemności 3,3 ltr., poziomy, z przeciwległymi cylindrami. Sprzęgło suche jednotarczowe. Skrzynka biegów 4-przekaładniowa z jednym biegiem wstecznym f-my ZF o następujących przedkładniach: I — 1 : 4,85; II — 1 : 2,62; III — 1 : 1,49; IV — 1 : 1 oraz wsteczny 1 : 6,25 i reduktor o przekładni 1 : 2, 2 i 1 : 1. Mosty napędowe ślimakowe o przekładni 1 : 5,25 stwarzają konstrukcyjnie najdogodniejsze warunki dla wykonania sześciokołowca z dwiema tylnymi osiami napędowymi. Zawieszenie kół tylnych napędowych niezależne na wahaczach podwójnych o układzie równoległobocznym. Na górnych wahaczach tego układu spoczywają ramiona zamocowane obrotowo do ramy, posiadające gniazda do umocowania sprężyn spiralnych — po jednej z każdej strony wozu o osi równoległej do osi podłużnej wozu, ściskanych pomiędzy ramionami. Układ ten posiada zalety zawieszenia niezależnego, wprowadzając jednocześnie zasadę wyrównania nacisków w kołach tylnych jednej strony wozu. Przednie koła kierowane niesione są przez zwykłą sztywną oś przednią, zawieszoną na dwóch podłużnych resorach półeliptycznych, rozstawionych wąsko, co pozwala na większe skoki kół przy nieznacznych ugięciach resorów. Koła zapasowe — zamocowane obrotowo jako nośne w wypadkach przebywania nierówności terenowych.

Rozstęp osi tego podwozia wynosi	2445+910
Rozstęp kół przednich	1580
Rozstęp kół tylnych	1555
Ogumienie	7,5×17" extra (teren.)
Prześwit	255
Najmniejszy promień skrętu	5 m
Ciężar podwozia	1700 kg
Nośność podwozia	1800 kg
Moc przypadająca na 1 t. wozu z ładunkiem wynosi	ok. 17,5 KM
Zużycie paliwa	„ 25 ltr./100 KM

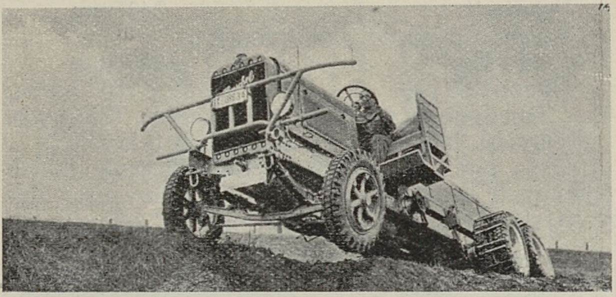
Hamulce na 6-ciu kołach osłonięte, działające



6-kołowe podwozie terenowe Kruppa.

hydraulicznie. Hamulec ręczny na wał przy skrzynce biegów. Zawieszenie wahaczy kół tylnych wykonano na silentbloc'ach. Wahacze spawane z rur eliptycznych ze wzmocnieniem krzyżakowym, wykonanym z podobnych rurek o mniejszym przekroju. Na wozie tym przewidziano praktyczne urządzenie, ułatwiające kierowcy prowadzenie wozu w terenie. Jedną z zasad projektowania wozów terenowych, nieposiadających napędzanych kół przednich jest dawanie małego nacisku na oś przednią. Mimo przestrzegania tego przepisu koła przednie mają tendencję do zakopywania się w terenach o miękim podłożu. W takich wypadkach dobrze jest by w terenie kierowca wiedział przy jakim położeniu kół przednich rusza. Wskaźnik tego rodzaju przewidziany jest na tym wozie; polega on na tym, że układ dźwigienek połączonych z układem kierowniczym porusza strzałkę zamocowaną na kierownicy, wskazującą kąt skręcenia kół przednich.

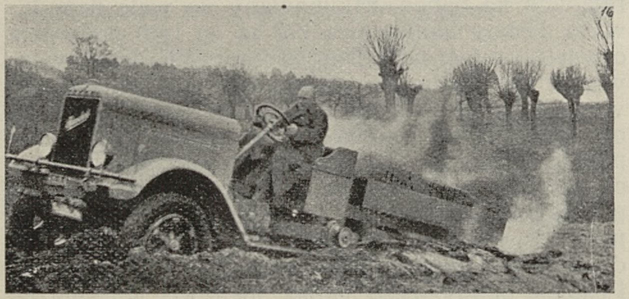
MAGIRUS M206 — 6-ciokołowe podwozie z silnikiem benzynowym 6-cylindr. o mocy 70 KM przy 2200 obr/min., 4 tylne koła napędzane. Jest to właściwie typ przejściowy pomiędzy rzeczywistym wozem terenowym a ciężarówką o zwiększonych możliwościach terenowych. Za pośrednictwem sprzęgła suchego jednotarczowego zostaje przeniesiony moment napędowy silnika przez skrzynkę biegów ZF o następujących przekładniach: I — 1 : 6,5; II — 1 : 3,18; III — 1 : 1,78; IV — 1 : 1 i reduktor o przekładniach 1 : 0,6 i 1 : 1,66 za pośrednictwem wałów z przegubami metalowymi na ślimakowe mosty napędowe drugiej i trzeciej osi, posiadające przekładnie 1 : 7,66.



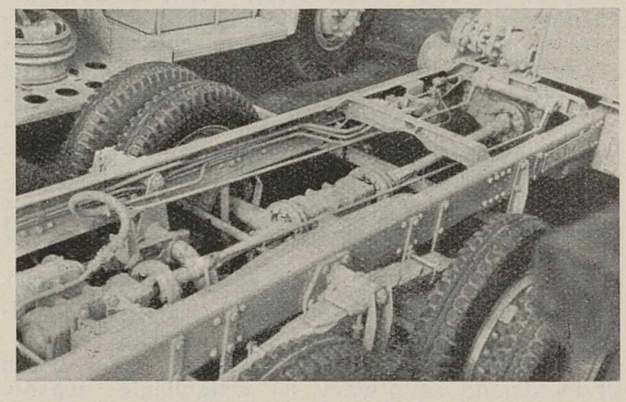
6-kołowe podwozie Henschla w terenie.

Zawieszenie kół tylnych wykonano przy pomocy półeliptycznych resorów podłużnych po dwa z każdej strony, których końce przymocowane są do części związanych z pochwą mostu napędowego, a środki zamocowane przegubowo do ramy. Siła pociągowa jest przenoszona przez sworznie tylnych resorów. W ten sposób została również zrealizowana zasada wyrównywania nacisków pomiędzy kołami tylnymi jednej strony. Przód został zawieszony na podłużnych resorach zamocowanych na zwykłej sztywnej osi przedniej. Nośność podwozia wynosi ok. 2900 kg, ładowność ok. 1500 — 2000 kg. Ciężar podwozia wynosi ok. 2400 kg. Przy ciężarze całości ok. 5300 kg; wóz ten rozwija szybkość maksymalną ok. 60 km/godz.; rozstęp osi 2715 + 950; rozstęp kół ok. 1695 mm na przodzie i 1640 mm na tyle. Prześwit 240 mm. ogumienie 6 × 20" (terenowe). Hamulce mechaniczne systemu Magirus. Oś przednia zwykła. Hamulec ręczny działa na wał skrzynki biegów. Najmniejszy promień skrętu — ok. 12 m.

HENSCHEL — Podwozie 6-kołowe konstrukcyjnie reprezentuje układ taki, jak poprzednio opisany model Magirus'a z tą różnicą, iż jest to podwozie półterenowe o nośności ok. 3,5 t. Zaopatrzone w 4-cylindr. silnik wysokoprężny o mocy 65 — 70 KM przy 2000 obr/ min. rozwija szybkość ok. 69 km/godz. Tak jak w poprzednio opisanym wozie, mamy tu za skrzynką przekładniową reduktor, różniący się tym, że posiada on odgałęzienie do napędu samowyciągacza. Mosty napędowe również ślimakowe dla drugiej i trzeciej osi. Oś przednia — normalna, zawieszenie, jak poprzednio opisane w Magirus'ie, różniące się zamocowaniem końców resorów tylnych do elementu związanego z pochwą mostu tylnego, elastycznymi tarczami, pozwalającymi na pewne odkształcenia i odciążającymi pióra resorowe od skręcania piór, któreby nastąpiło przy dużych bocznych wychyleniach kół. Charakterystycznym dla tego podwozia jest samowyciągacz, który reprezentuje rolkę napędzaną z reduktora, umieszczona z boku ramy — mniej więcej w połowie rozstępu osi pierwszej



6-kołowy Henschel w bardzo grząskim terenie.



Most napędowy, resory i odsłonięte bębny hamulcowe

i drugiej tak, że lina wychodząca z rolki przechodzi wzdłuż maski silnika, przepuszczona przez specjalne oka na przodzie i tyle wozu. Sposób działania tego wyciągu jest następujący: na rolkę zostaje nawiniętych 5 do 8 zwojów liny, po czym, jeśli chodzi o wyciągnięcie samego wozu, koniec liny zostaje zamocowany np. do drzewa i rolka — włączona do napędu. Lina, nawijając się na rolkę, wciąga wóz. Jeżeli chodzi o wciągnięcie przyczepki, odbywa się to samo tylko wóz musi być „zakotwiczony", a rolka samowyciągacza musi się obracać, wyciągając przyczepkę.

PODWOZIE TERENOWE NA STOISKU MAN TYP G2 — 6-kołowe podwozie terenowe o ciężarze podwozia ok. 3500 kg, nośności podwozia — 3500, z napędem na wszystkie koła. Silnik wysokoprężny MAN o mocy 75 — 90 KM (model HWA526) przy 2400 obr/min. Skrzynka biegów 4-przekładniowa ZF2-45-43. Skrzynka rozdzielcza połączona z reduktorem, posiadającym blokowany wyrównywacz międzyosiowy, zawieszona na gumie. W wozie tym użyto w wałach metalowe przeguby pojedyńcze, a przy kołach kierowanych — podwójne typu „Spicer". Wszystkie przeguby są tego samego rozmiaru; wpływa to oczywiście na nierównomierność zużycia, gdyż przeguby pomiędzy skrzynkami i mostami napędowymi są nieodciążone. Mosty napędowe ślimakowe — dzielone w płaszczyźnie poziomej. Zawieszenie na wahaczach o układzie trapezowym. Wahacze dolne i górne zamocowane w odlewie mostu napędowego — każdy w dwóch punktach. Wszystkie przeguby wahaczy na silentbloc'ach. Od strony koła wahacz górny i dolny połączone są ze sobą odlewem, obejmującym przegub napędowy półosi.

Wahacze są prasowane z blachy o grubości ok. 3 — 4 mm i spawane w płaszczyźnie poziomej z identycznych połówek i mają przypawane uszy do silentbloc'ów. Na odlewie, łączącym zewnętrzne końce wahaczy, spoczywają ramiona spawane

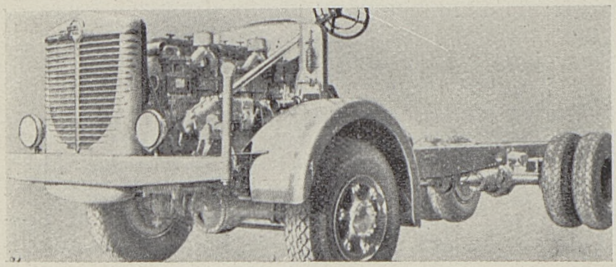
z blachy prasowanej o przekroju pudełkowym o długości 600 mm, zawieszone na ramie na sworzniach w specjalnych odlewach. Sworznie te są smarowane. Kształt ramion widoczny jest na załączonych fotografiach. Każde z ramion posiada oparcie na sprężynę. Przez otwór w tym oparciu przechodzi długi pręt, na końcu którego zamocowane są talerzyki, podpierające sprężynę z drugiej strony; stworzono w ten sposób układ o sprężynach równoległych do osi wozu, leżących poziomo, wyrównywujących nacisk w czterech tylnych kołach (w dwóch tylnych osiach) — po dwa po tej samej stronie wozu.

Dwustronnie działające amortyzatory zamocowane są po obu stronach ramy tak, że dźwignia każdego z nich uchwycona jest do ramienia wspartego na odlewie łączącym zewnętrzne końce wahaczy (od strony koła). Zderzaki ograniczające uderzają w to samo ramię i zamocowane są w specjalnym wsporniku. Skok koła w górę ok. 100 — 120 mm. Hamulce hydrauliczne na 6 kół z Servomechanizmem ciśnieniowym Bosch'a. Ręczny hamulec działa na wał. Bęben hamulca ręcznego osadzony jest na wałku za reduktorem (od strony kół tylnych).

Rozstaw osi 3100 + 1100, rozstaw kół ok. 1800, ogumienie 210 × 18" (terenowe). Układ kierowniczy jak dla zawieszenia niezależnego.

W oprawie napędu przy kołach z obu stron przewidziane są otwory na wstawienie wąsów kierowniczych. Otwór ten ma oś prostopadłą do ziemi, po czym wąs jest lekko wygięty. Przeguby kierownicze typu „Faudi" normalne. Przeguby te pozwalają na ugięcie ± 20° max. 22,5°, co jest wg. „Faudi" zupełnie dostateczne nawet dla wozów terenowych.

Podwozie jest dość wysokie — górna półka ramy ok. 800 mm od ziemi, prześwit ok. 300 mm.

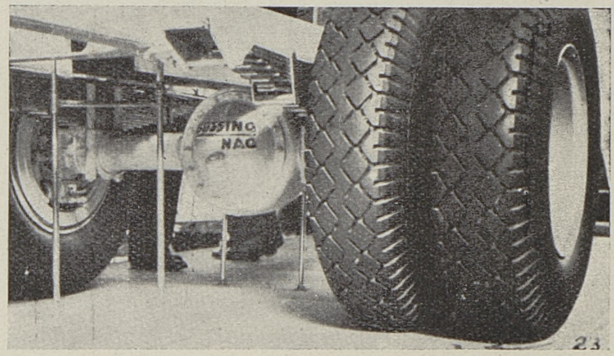


podwozia „Büssinga".

BUSSING Typ 654/GD6 — jest to 4-kołowe podwozie ze wszystkimi kołami napędzanymi, zaopatrzone w silnik wysokoprężny Büssing'a GD6 o mocy 135 — 145 KM przy 1500 — 1600 obr/min. Wielotarczowe sprzęgło suche przenosi moment obrotowy silnika na 4-biegową skrzynkę o następujących przekładniach: I — 1,5 : 5,36, II — 1 : 3,15; III — 1 : 1,68; IV — 1 : 1, skąd przez skrzynkę z nadbiegiem (Schnellganggetriebe) i skrzynkę rozdzielczą z samoblokującym się wyrównywaczem międzyosiowym przechodzi na mosty napędowe o przekładniach podwójnych, ze spiralnych stożkowych i czołowych kół zębatych o stosunku 1 : 6,2. Most napędowy przedstawia klasyczne rozwiązanie ze sztywną pochwą, na której zamocowane są podłużne resory półeliptyczne, wsparte zarówno na przodzie, jak na tyle wozu obydwoma końcami na ślizgaczach zamocowanych do ramy. Siła pociągowa przenoszona jest na ramę pochwami wałów napędowych, zamocowanymi przegubowo w odpowiednich oprawach. Przeguby wałów napędowych gumowe „Jurid"; przeguby do kół przednich napędzanych i sterowanych syst. „Spicer", t. j. metalowe z czopkami krzyżaków, obracającymi się na iglicach. Układ kierowniczy klasyczny, jak dla wozów o zwykłych sztywnych osiach.

Nośność podwozia wynosi 7750 kg
Ładowność wozu 6250 „ przy ciężarze podwozia 5900 „
Na nadwozie przewidziano od 1000—1500 kg
Najmniejszy promień skrętu ok. 10 m.
Rozstęp osi wykonywany jest w zależności od potrzeb 4300, 4700 5500 mm
Rozstęp kół przednich 2130 mm
Rozstęp kół tylnych 1817 mm
Prześwit 240 mm
Wysokość górnej półki ramy od ziemi 925 mm
Ogumienie 11, 25 × 20" extra, pojedyńcze na kołach przednich (kierowanych), bliźniacze — na kołach tylnych.

Uderza mały stosunkowo prześwit przy takich rozmiarach ogumienia i wysokości ramy oraz duży rozstaw osi. Wskazuje to na fakt, że wóz ten

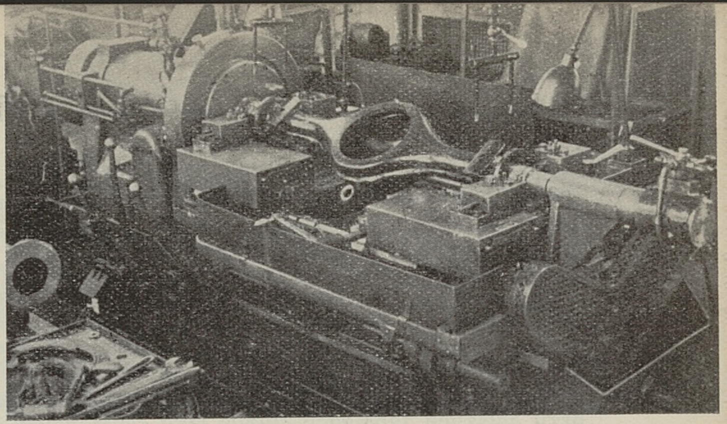


Mosty napędowe 6-kołowego Henschla — w głębi napęd wyciągarki.

nie jest typowym wozem terenowym i że dążeniem konstruktorów było nietyle osiągnięcie możliwości pokonywania przeszkód w postaci rowów, dołów i t. p. nierówności przezwyciężanych w jazdach po bezdrożach, lecz, jak to jest podane w jednej z publikacyj Büssing'a „wyzyskanie siły przyczepności, powstałej od całej wagi wozu łącznie z ładunkiem dla ławiejszego poruszania się po drogach błotnistych pokrytych śniegiem lub lodem", t. j. w ogólności śliskich, a więc posiadających mały współczynnik przyczepności. Szybkości osiągane przez wóz z pełnym ładunkiem są 40 km/godz. na biegu bezpośrednim, a 60 km/godz. z nadbiegiem. Hydrauliczne hamulce na wszystkie koła uruchamiane są przy pomocy ciśnieniowego Servo-mechanizmu Knorra. Hamulec ręczny działa przy pomocy szczęk wewnętrznych rozpierających na bęben, zaklinowany na wale napędowym. Bębny hamulcowe kół są na tym podwoziu otwarte, co jest widoczne na fotografii. Jeżeli weźwiemy pod uwagę stosunek mocy maksymalnej do wagi wozu z pełnym ładunkiem, który wypada ok. 10,5 KM na 1 tonnę, to będziemy mieli jeden powód więcej do twierdzenia, że jest to podwozie co najwyżej półterenowe, a więc przeznaczone do poruszania się, czy to po dobrych drogach polnych, czy też po b. zniszczonych, np. wskutek działań wojennych, nawierzchniach dróg bitych. Posiada ono jeszcze jedno, nienowe wprawdzie, lecz niebardzo jeszcze rozpowszechnione udogodnienie w postaci centralnego smarowania.

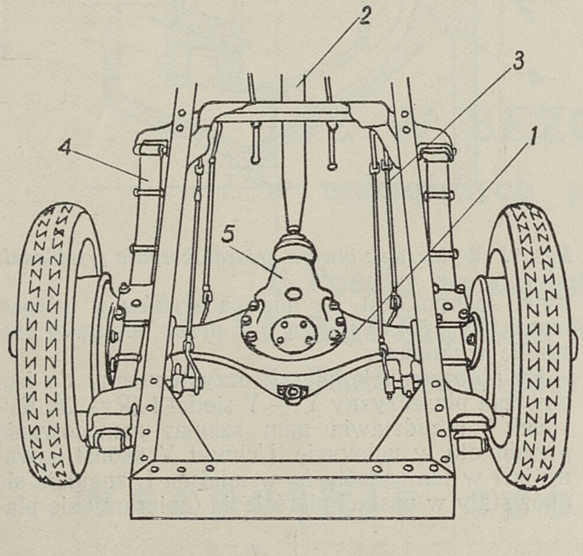
Inż. M. Borowski — Koło Inż. Sam. S. I. M. P.

Obróbka pochwy tylnego mostu podwozia samochodowego



Rys. 3. Tokarka wielonożowa Gisholta, przystosowana do toczenia kolnierzy pochwy.

Rys. 1 przedstawia nam widok tylnego mostu samochodu półciężarowego typu 621 L produkowanego przez Państwowe Zakłady Inżynierii. Tylny most, składający się z pochwy tylnego mostu — 1 (zawierającej w sobie przekładnię, dyferencjał, półośki) i przykręconego korpusu oprawy przekładni — 5, tarcz ha-

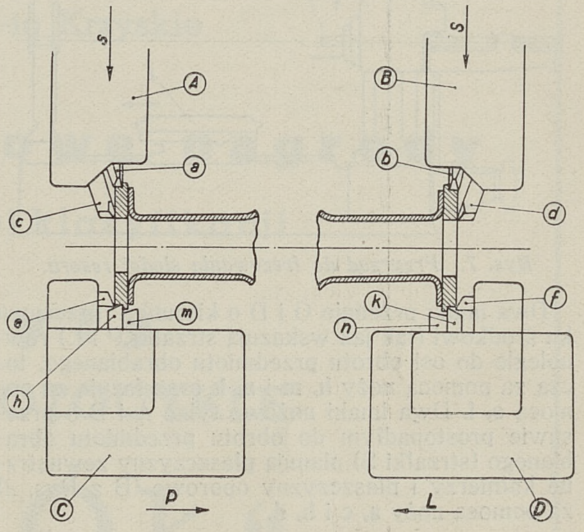


Rys. 1. Tylny most półciężarowego wozu Polski Fiat 621

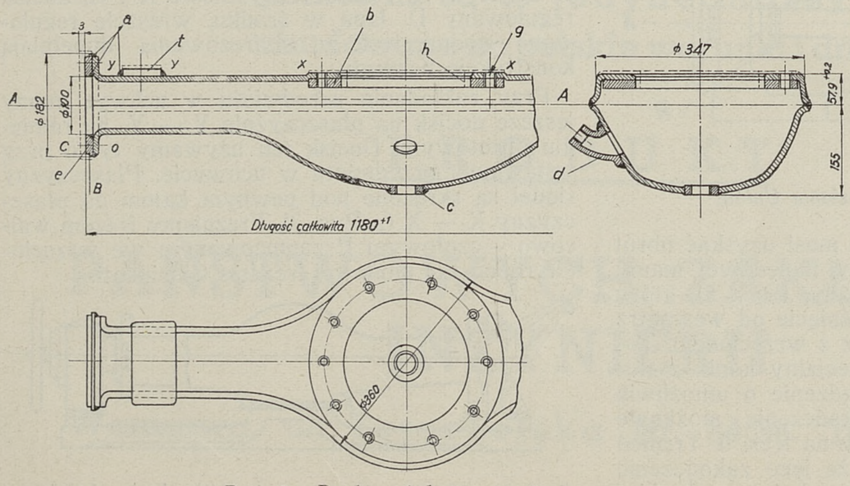
mulcowych i kół, zawieszony jest na resorach — 4. Przekładnia tylnego mostu może być albo ślimakowa albo śrubowa. Napęd ślimaka (lub koła śrub. napędzającego) zawartego w oprawie 5, otrzymujemy od wału kardanowego — 2. Wreszcie widzimy cięgła hamulców — 3 kół tylnych wraz z dźwigniami.

O wielkości samej pochwy tylnego mostu daje pojęcie Rys. 2. Płaszczyzna X — X jest płaszczyzną styku z korpusem oprawy przekładni — 5 (z Rys. 1), zaś na płaszczyznach Y — Y na siodłach opierają się resory. Linie kreskowane na Rys. 2 wskazują gdzie są dane naddatki na obróbkę. Pochwa tylnego mostu składa się z kilku części: z półpochew górnej i dolnej tłoczonych z blachy na gorąco, spawanych wzdłuż osi A — A (Rys. 2), pierścienia **b**, pierścieni **e** i siodeł **t**, które są odkuciami przypawanych w miejscach **a**, korka **c** i wlewu **d**.

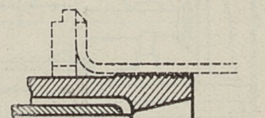
W stanie wskazanym, na Rys 2 (z naddatkami na obróbkę, bez otworów **g**) pochwa tylnego mostu jest dostarczana przez jedną z fabryk krajowych do F. S. O. i P., gdzie zostaje poddaną obrób-



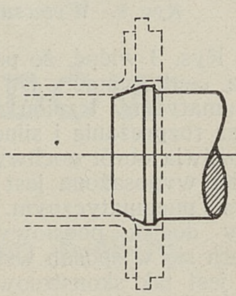
Rys. 4. Układ suportów i narzędzi tokarki Gisholta



Rys. 2. Pochwa tylnego mostu.



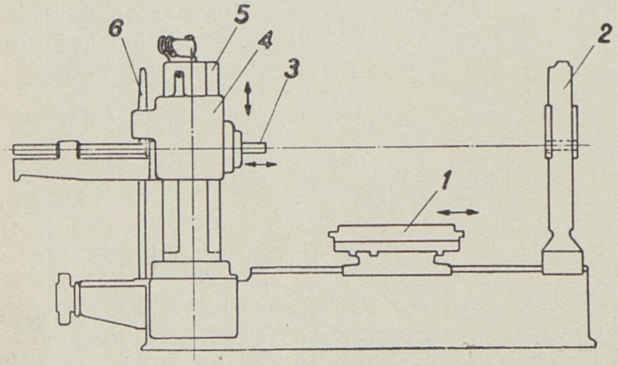
Rys. 5. Trzpień rozprężny



Rys. 6. Stożkowy konik.

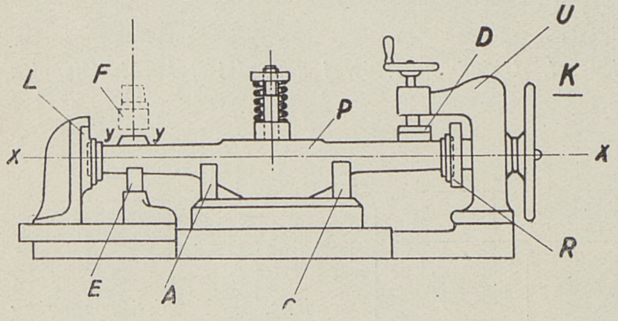
ce ostatecznej. Do wykonania użyta jest blacha 1035wŻ o własnościach wytrzymałościowych: Rr = 52 kg/mm² i A = 20%.

Jak już widzimy z wymiaru długościowego na Rys. 2 uchwyty będą duże a przez co i ciężkie, to też na linii obróbki pochew tylnego mostu zainstalowane są dźwigi przesuwane ułatwiające przenoszenie uchwytów oraz części obrabianych. Jako pierwsza operacja będzie toczenie kołnierzy **e**, przyczym otrzymana średnica **C** będzie nam przy dalszych zabiegach służyć jako centrowanie, zaś płaszczyzna B jako oparcie. Średnica C służy też jako centrowanie dla opraw łożysk półosi. Toczymy jednocześnie kołnierze z obu stron tak jak wskazuje Rys. 3. Do tego celu służy tokarka f-my Gisholt. Tokarka ta wyposażona jest w specjalny stół nieruchomy, na którym możemy w dowolnych miejscach przykręcać suporty przesuwne. Suporty te (wraz z przykręconymi na nich imakami wielonożowymi) posiadają napęd samoczynny i przesuwają się w kierunkach strzałek S, L i P, wskazanych na Rys. 4.



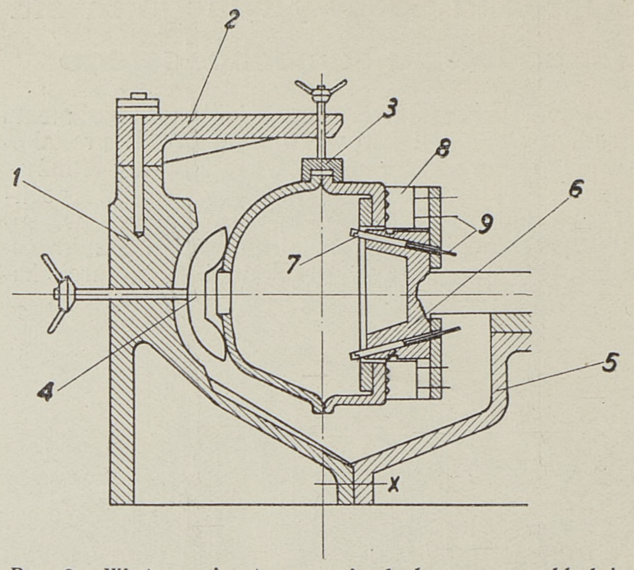
Rys. 7. Przyrząd do frezowania siodeł resoru.

Dwa imaki przednie G i D o kierunku przesuwu ku środkowi (tak jak wskazują strzałki P i L) równolegle do osi obrotu przedmiotu obrabianego, toczą za pomocą noży **h, m i n, k** oraz fazują za pomocą **e, f.** Dwa imaki nożowe tylne A i B o przesuwie prostopadłym do obrotu przedmiotu obrabianego (strzałki S) planują płaszczyzny zewnętrzne kołnierzy i płaszczyzny oporowe (B z Rys. 2) za pomocą noży **a, c i b, d.**



Rys. 8. Wytaczarka pozioma Union.

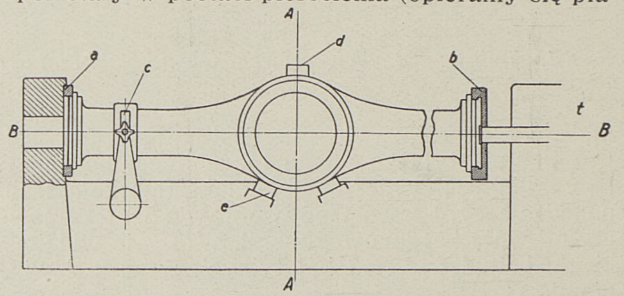
Z Rys. 3 widać, że pochwa musi uzyskać obrót oraz centrowanie. Od strony napędowej mamy pneumatyczny trzpień rozprężny, (Rys. 5), który przez rozprężanie i silne dociśnięcie od wewnątrz umożliwia obrót pochwy wraz z wrzecionem. Tokarka wyposażona jest w specjalny konik z tłokiem pneumatycznym. Urządzenie o umożliwia silny docisk poosiowy. Zakończenie stożkowe opiera się w sposób wskazany na Rys. 6. Trzpień ten jest tak skonstruowany, że jego zakończenie stożkowe obraca się wraz z przedmiotem obrabia-



Rys. 9. Wytaczanie otworu gniazda korpusu przekładni.

nym. Jasnym jest, że miejsca styków z trzepieniami (Rys. 5 i 6) muszą być przez dostawcę starannie wykonane.

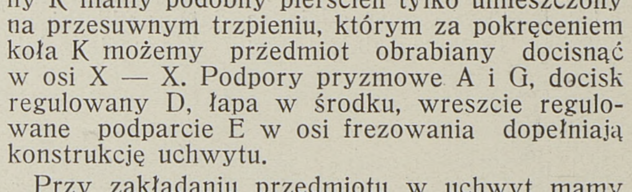
Po obtoczeniu kołnierzy przystępujemy do frezowania płaszczyzny Y — Y siodeł **t** (Rys. 2). Rysunek 7 przedstawia nam szemat zamocowania przedmiotu w uchwycie. Uchwyt V skonstruowany jest w ten sposób, że w miejscu L znajduje się opór stały w postaci pierścienia (opieramy się pła-



Rys. 10. Ustawienie pochwy w przyrządzie do wytaczania

szczyzną B — Rys. 2 otrzymaną w poprzedniej operacji), w średnicy wewnętrznej tego pierścienia centrujemy się średnicą C (Rys. 2). Od strony R mamy podobny pierścień tylko umieszczony na przesuwnym trzpieniu, którym za pokręceniem koła K możemy przedmiot obrabiany docisnąć w osi X — X. Podpory pryzmowe A i G, docisk regulowany D, łapa w środku, wreszcie regulowane podparcie E w osi frezowania dopełniają konstrukcję uchwytu.

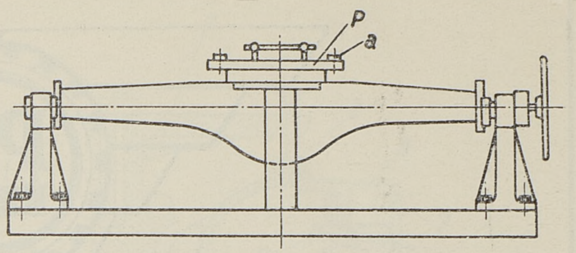
Przy zakładaniu przedmiotu w uchwyt mamy jeszcze docisk na płaszczyźnie Y — Y, na ramieniu obrotowym. Docisk ten używamy tylko przy wstawianiu przedmiotu w uchwycie. Płaszczyzny siodeł są skręcone pod pewnym kątem do płaszczyzny X — X (z Rys. 2). Frezujemy frezem walcowo - czołowym F zamocowanym we wrzecionie roboczym pionowej frezarki Cincinnati.



Rys. 11. Uchwyt do wiercenia otworów w kołnierzu.



Rys. 12. Wiercenie otworów w kołnierzu pochwy.

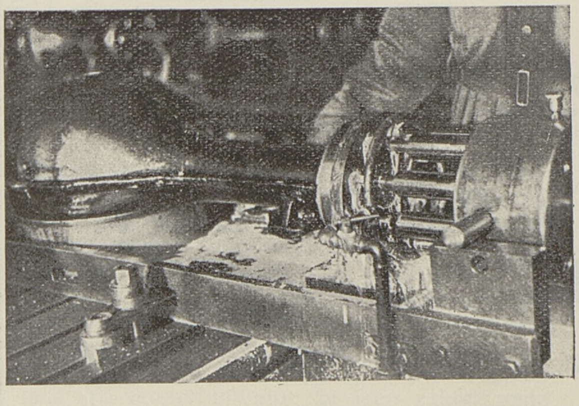


Rys. 14. Przyrząd do wiercenia otworów w gnieździe na korpus przekładni.

W dalszym ciągu przystępujemy do wytaczania i planowania gniazda korpusu oprawy (płaszczyzna X — X i otwór **h** — Rys. 2). Operację tę wykonywujemy na wytaczarce „Union". Szemat wytaczarki mamy na Rys. 8. Na stole 1 możemy mocować przedmioty. Stół ten możemy przesuwać w kierunku strzałki celem ustawienia. Kolumna 2 podtrzymująca wytaczadło; 3 — wrzeciono robocze w obsadzie 4, którą możemy przesuwać pionowo na kolumnie 5. 6 — wałek napędzający wrzeciono robocze w każdym położeniu obsady 4.

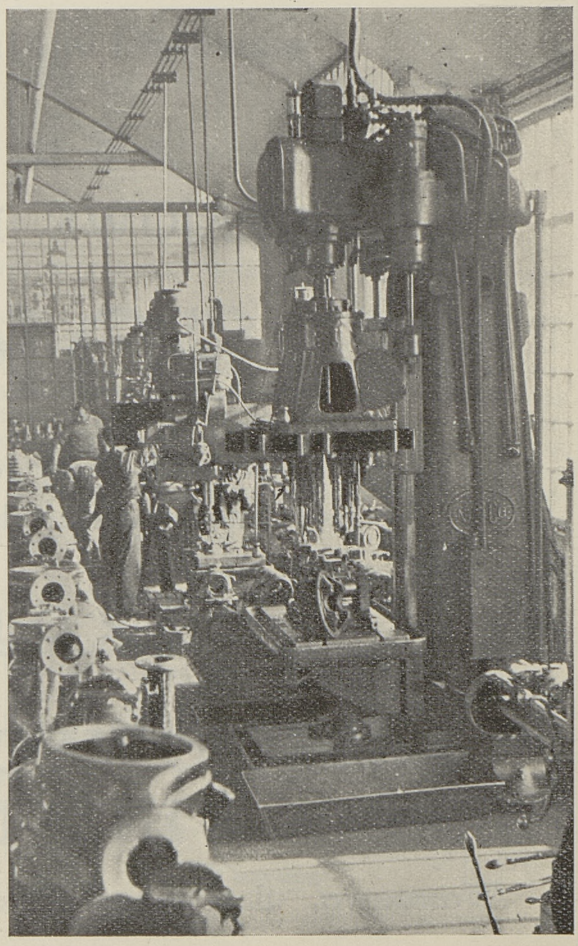
Rysunek 9 i 10 uwidaczniają sposób zamocowania przedmiotu w uchwycie. Jak widzimy na Rys. 10 centrujemy się na średnicy C (z Rys. 2) w pierścieniu **a** (stałym), dociskamy (przez obrót koła od strony **t**) pierścieniem **b** w osi B — B, od przodu opieramy w G (wyzyskując uprzednio otrzymane płaszczyzny siodeł), Podpieramy od dołu w **e**, z góry dociskamy w **d**. Przekrój w osi A — A wskazuje Rys. 9. Docisk z góry w d (z Rys. 10) otrzymujemy za pomocą docisku 3 (Rys. 9) w ramieniu 2. W uchwycie **1** mamy docisk 4. Z uchwytem 1 skręcona jest obsada 5 zawierająca głowicę nożową 6. W głowicy mamy noże 7 do wytaczania i 8 do planowania, regulowane za pomocą śrub nastawczych 9. Wrzeciono głowicy 6 jest tak skonstruowane, że po ustąpieniu uchwytu na stole wytaczarki otrzymuje napęd od wrzeciona roboczego 3 (z Rys. 8).

Przystępujemy do wiercenia otworów w kołnierzach. Rys. 11 wskazuje nam sposób zamocowania pochwy tylnego mostu w uchwycie. Do podparcia wyzyskujemy płaszczyznę X — X gniazda korpusu oprawy uprzednio uzyskanej, centrowanie i docisk jak uprzednio. Wiercimy przez tulejki wiertnicze **a**. Wykonujemy tę operację też na wytaczarce, w sposób wskazany na rys. 12. Zakładamy głowicę 8-o wrzecionową o napędzie od wrzeciona roboczego wytaczarki (3 — Rys. 8). Rys. 13 pokazuje wyraźnie sposób wiercenia.



Rys. 13. Aparat wielowrzecionowy do wiercenia otworów w kołnierzu.

Wreszcie przystępujemy do wiercenia otworów **g** (Rys. 2). Szemat zamocowania przedmiotu w uchwycie wskazuje Rys. 14. Centrowanie i docisk jak uprzednio. Wiercenie odbywa się przez tulejki **a** w płycie wiertniczej P, która centruje się w otworze uprzednio wytoczonym. Rys. 15 wskazuje wiertarkę 24-o wrzecionową małą używaną w tej operacji. Wiercimy jednocześnie wszystkie otwory **g**, których jest 11. Po gwintowaniu tych otworów (co wykonujemy na wiertarce Raboma), usunięciu zadziarów, fazowaniu otworów, myciu, mamy produkt wykończony i przygotowany do ostatecznej kontroli. Po kontroli przypawamy wspornik sworzni rozporowych hamulców i nitujemy, wtedy dopiero pochwa tylnego mostu jest gotowa do montażu.



Rys. 15. Wiertarka wielowrzecionowa Nateo.

Grafit koloidalny w olejach samochodowych

Wymagania stawiane olejom używanym w silnikach samochodowych są dość szerokie i nawet w kołach fachowych dotąd panują różnice zdań co do tego, które z nich są najistotniejsze i najważniejsze. Z jednej strony dąży się za pomocą specjalnych, subtelnych metod rafinacyjnych do uzyskania jak największej trwałości olejów i odporności na zjawisko starzenia się, z drugiej natomiast strony dąży się do uzyskania jak najlepszych właściwości smarnych. Te dwa cele, niestety, są z sobą w sprzeczności nie można uzyskać najwyższego poziomu jednej z nich bez naruszenia w pewnej mierze drugiej.

Wiadomo naprzykład, że zawartość w olejach mineralnych 1-o lub 2-u%-wego dodatku kwasów tłuszczowych znacznie podnosi ich własności smarne, równocześnie jednak ten dodatek kwasów tłuszczowych bardzo niekorzystnie wpływa na trwałość oleju.

Inne zgoła efekty osiągniemy, gdy dodamy do oleju grafitu koloidalnego, tworzącego niezmiernie subtelną trwałą zawiesinę. Grafit koloidalny jest ciałem chemicznie zupełnie obojętnym i, przy swej odporności na działanie wysokich temperatur, niema najmniejszego niekorzystnego wpływu na starzenie się oleju.

Grafit koloidalny ma tę korzystną własność, że stopniowo wytrąca się z zawiesiny i osiada na powierzchniach trących, współpracujących części metalowych, tworząc bardzo subtelną lecz trwałą warstewkę-powłokę o dobrych własnościach smarnych, której zaleta szczególnie się uwidacznia w tych wszystkich miejscach silnika, gdzie mogą z różnych powodów występować pewne braki należytego oliwienia, a więc naprzykład na gorących częściach silnika, zwłaszcza na gładzi cylindrowej w pobliżu przestrzeni wybuchowej, gdzie może zajść wypadek spalania się dochodzącego tam oleju.

W tym wypadku osiadająca na gładzi powłoka grafitowa nie tylko polepsza warunki „smarowania" gładzi cylindrowej, lecz chroni ją od gryzącego i niszczącego działania bezpośrednio z nią stykających się produktów spalania mieszanki, co zwłaszcza niebezpieczne bywa przy zimnym silniku.

Z powyższego wynika, że stosowanie olejów z koloidalnym grafitem, wskazane jest nietylko w wypadkach specjalnie ciężkich warunków pracy silnika, jak wyścigi, jazdy terenowe, zawody ale i dla normalnych, zwykłych warunków eksploatacyjnych.

Praktyka potwierdziła w zupełności teoretyczne rozważania i doświadczenia. Ciekawe i zarazem poglądowe wyniki osiągnęli Schida i Bartisch z grafitem koloidalnym „Auto-Kollag", których doświadczenia wykazały, że przy zastosowaniu takiego grafitu można uzyskać nietylko dostatecznie długi okres pracy silnika „na sucho" bez oliwienia, ale, że w razie zatarcia, ma się do czynienia z bardzo małym zniszczeniem powierzchni trących!

Przy przeprowadzonych próbach okazało się, że w silnikach smarowanych olejem zwykłym bez specjalnych dodatków, z chwilą przerwania dopływu oleju, następowało bardzo szybkie zacieranie się tłoków, których powierzchnie trące ulegały przy tym silnemu zniszczeniu.

Natomiast silniki, w których olej miał dodatek 2% grafitu koloidalnego „Autokollag", potrafiły pracować po 15 minut na „sucho" po przerwaniu dopływu oleju, przy tym silnik taki, pomimo zatarcia tłoków, po wznowieniu dopływu oleju mógł być od razu uruchomiony, nie wykazując żadnych nieprawidłowości, czy przeszkód w pracy.

Omówienie właściwości grafitu koloidalnego wykazują przydatność jego zastosowania w silnikach pracujących w ciężkich warunkach i w wypadku możliwości przeszkód i wad w dopływie oleju.

Duże korzyści daje również stosowanie grafitu koloidalnego w wypadku docierania nowego lub remontowanego silnika, ponieważ pozwala na skrócenie czasu docierania bez obawy wywołania zatarcia. Zaznaczyć ponadto warto, że i poza terenem automobilizmu grafit koloidalny stosowany jest tam, gdzie specjalnie zależy na uzyskaniu przez dotarcie szczególnie gładkich, nawet uprzednio już polerowanych powierzchni współpracujących.

Pozorną „wadą" grafitu koloidalnego, robiącą nieprzyjemne wrażenie na kimś, kto się z nim po raz pierwszy styka, jest to, że olej, do którego dodaje się nieco grafitu koloidalnego, traci swą klarowność i sprawia wrażenie mętnego i zanieczyszczonego.

Pamiętać jednak należy, że każdy olej w silniku, po krótkim nawet okresie pracy, zanieczyszcza się, czernieje i mętnieje, wskutek przedostającej się do niego sadzy i innych resztek produktów spalania, a jednak nie kwalifikujemy go od razu jako zanieczyszczonego i niezdatnego do użytku.

Grafit koloidalny przy tym nie jest jakimś ciałem obcym, zanieczyszczającym olej, ale istotnym i pożytecznym składnikiem, nie tracącym swych właściwości w miarę przebiegu pracy silnika, mimo, że właśnie ilość właściwych zanieczyszczeń, a nawet samej sadzy, której jest dużo zwłaszcza w olejach silników wysokoprężnych (dieselowskich), bywa większa od zawartości grafitu.

Zwróciliśmy tu specjalną uwagę na zawartość sadzy w „spracowanym" już oleju silnikowym, ponieważ sadza jest też przecież inną od grafitu postacią czystego węgla. Jednakże, jak wykazały specjalne doświadczenia Schida, sadza nie wykazuje zupełnie jakichkolwiek właściwości polepszających własności smarne oleju.

W przeciwieństwie zaś do sadzy grafit, będący pewną krystaliczną odmianą węgla, odznaczającą się blaszkową budową, w specjalnie spreparowanej koloidalnej postaci, posiada własność tworzenia równomiernej subtelnej zawiesiny w oleju oraz osadzania się, w postaci cienkiej powłoki o dobrych własnościach smarnych, na współpracujących powierzchniach metalowych. Tego rodzaju wyniki nie są absolutnie osiągalne przy stosowaniu jakichkolwiek innych preparatów, znajdujących się w handlu.

Dr E. Kadmer

Zarządy miast muszą się wreszcie zająć tą sprawą!

Brak garażów hamuje motoryzację

Kilkakrotnie już na łamach „Auta i Techniki Samochodowej" poruszaliśmy sprawę naszej nędzy garażowej, dowodząc, że zarówno brak garażów jak i stacji obsługi na należytym poziomie stojących, jest poważnym hamulcem dźwigającej się z dna kryzysu motoryzacji.

Tę kulę u nogi, którą zmuszeni są ciągnąć za sobą właściciele pojazdów mechanicznych w Polsce, trzeba by odciąć jak najrychlej.

Brak garaży, ich prymitywne urządzenia i drożyznę pomieszczeń na auta odczuwa boleśnie każdy właściciel pojazdu mechanicznego.

Opinię wyrażoną wielokrotnie na łamach A.T.S-u potwierdziła w zupełności konferencja, jaka odbyła się w dniu 18-ym czerwca r.b., z inicjatywy Automobilklubu Polski.

Konferencji przewodniczył Prezes A. P. — wiceminister Piasecki, a przybyli na nią przedstawiciele instytucji następujących: Min. Spraw Wewnętrznych (dyr. dep. techniczno - budowlanego Stawiski), min. Komunikacji (nacz wydz. ruchu kołowego Budzyński), wojska (mjr. Jerzy Kulesza z d-twa Broni Pancernej), B. Gosp. Krajowego (dr Polkowski), Związku Miast Polskich (dyr. Ogiński), Zarządu m. st. Warszawy (Ćwierdziński z Wydz. Technicznego, adw. A. Biłowicki z Wydz. Przemysłowego, pułk. Meyer, dyr. Z. O. M.), Izby Przem. Handlowej w W-wie (St. Ołtarzewski), Grupy Przemysłu Motoryzacyjnego (dyr. Janusz Dębicki), Pol. Zw. Przemysłowców Metalowych (dyr. Janusz Czarliński), Koło Kupców i Przem. Samochodowych (inż. T. Sokołowski), Państw. Zakł. Inżynierii (inż. Podhorski - Okołów), S. A. Lilpop, Rau i Loewenstein (dyr. Al. Wygard), Pol. Touring Klubu (J. Michalikowski), Pol. Zw. Motocyklowego (H. Kraczkiewicz). Automobilklub Polski reprezentowali pp.: wiceprezes dyr. St. Fuchs, inż. R. Herget, dyr. T. Marchlewski, radca Olechnowicz, inż. Rappe, dyr. Tomicki, St. Zabłocki, Cz. Zakrzewski, dyr. Wł. Zeydowski.

Liczne obesłanie konferencji świadczy dobitnie o aktualności zagadnienia i o zainteresowaniu, jakie w poszczególnych instytucjach budzi sprawa garażowa.

●

Po zagajeniu konferencji przez p. wiceministra Piaseckiego, inż. Ryszard Herget (A. P.) wygłosił referat pt.

PROBLEM GARAŻOWY W WARSZAWIE

Sprawa garażowania samochodów w Warszawie, jak i w innych miastach kraju, nie znalazła do tej pory właściwego rozwiązania ze względu na cały szereg okoliczności i warunków, nie sprzyjających rozwojowi tej gałęzi gospodarczej. Złożyły się na to między innymi:

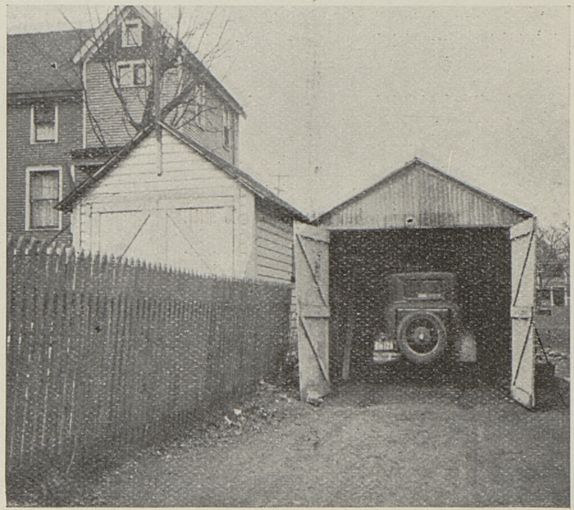
1) *brak polityki motoryzacyjnej* w latach ubiegłych, nie dającej trwałych podstaw rozwoju motoryzacji i nie pozwalającej na jakąkolwiek planowość gospodarki w tej dziedzinie;

2) *brak ułatwień i pomocy* ze strony czynników miarodajnych (min. Skarbu, min. Spraw Wewn., Zarządu Miasta itd.) w stosunku do osób i firm, chcących budować garaże.

Z tych powodów — zdaniem prelegenta — garaże w stolicy powstawały dotychczas w atmosferze chaotycznej, bez uwzględnienia właściwych potrzeb i wymagań klienteli.

Posiadamy kilka garażów w nieodpowiednich, przerobionych dla tego celu starych halach oraz garaże, składające się z szeregu boksów, prowizorycznie wybudowanych w podwórzach domów, urządzonych w dawnych latach przez firmy sprzedające samochody dla własnych celów, poza tym szereg przypadkowo powstałych, przeważnie drewnianych, prymitywnych pomieszczeń garażowych, bez odpowiednich dojazdów i bez uwzględnienia normalnych warunków bezpieczeństwa.

Większość tych garażów znajduje się w uboższych



Jednoboksowy garaż drewniany.

dzielnicach, na peryferiach miasta, podczas gdy śródmieście i nowopowstałe dzielnice, jak kolonia Lubeckiego, Żoliborz, Saska Kępa, Mokotów garażów wcale nie posiadają.

Poza tym pojemność istniejących garażów jest tak mała, że nie są one w stanie pokryć wzrastającego zapotrzebowania na pomieszczenie dla samochodów.

Szybko wzmagający się głód garażowy, idący w parze z rozwojem motoryzacji, wymaga jak najenergiczniejszej i celowej akcji, w celu postawienia tego problemu na odpowiednim poziomie, gdyż brak garażów

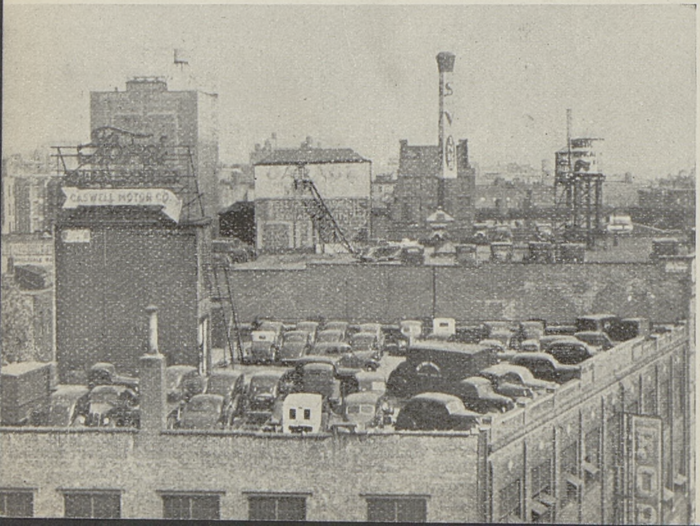
1) *Hamuje rozwój motoryzacji.*

Wobec wzrastającej popularyzacji samochodów zasięg motoryzacji obejmuje coraz to szersze warstwy społeczeństwa, samochody kupują ludzie mniej zamożni obywający się bez szoferów i liczący się z kosztami utrzymania wozów. Brak odpowiedniej ilości i w odpowiednich miejscach położonych garażów, powoduje duże kłopoty, związane z przyprowadzaniem do domów i odprowadzaniem samochodów. Poza tym, ze względu na brak konkurencji garaże są b. drogie i podnoszą koszty eksploatacji wozów.

2) Jest czynnikiem, powodującym *niszczenie taboru samochodowego.*

3) Fakt ten wpływa na *znaczne podrożenie kosztów utrzymania wozów.*

Na przykład w Palestynie, na skutek szybkiego rozwoju automobilizmu w ostatnich latach, przy zaniedbaniu problemu garażowego, zaledwie 10% kursujących samochodów posiada pomieszczenie garażowe, skutkiem



Garaż samochodowy na dachu kamienicy w N. Jorku.

czego wóz w tym kraju, po jednorocznym użyciu jest więcej zniszczony, niż wóz w sąsiedniej Syrii (posiadającej taki sam klimat jak Palestyna) po 3-ch letnim używaniu.

W naszym klimacie, przy ostrej zimie niszczenie karoserii, podwozia, szczególniej zaś silnika musi być znacznie większe.

Aby złu zaradzić, należałoby wydać szereg zarządzeń prowizorycznych dla czasowej poprawy sytuacji, oraz szereg zarządzeń stałych, które by stworzyły warunki, umożliwiające należyte rozwiązanie tego problemu.

Do zarządzeń prowizorycznych należy zezwolenie właścicielom realności na budowanie małych garaży, z pominięciem kosztów i kłopotliwych formalności. Garaże takie powinny być stawiane w podwórzach domów, na placach niezabudowanych, należących do osób prywatnych, na placach wolnych, należących do miast i instytucji państwowych.

Poza tym miasta, jak również instytucje państwowe powinny wydzierżawiać pod garaże, na warunkach ulgowych, niewyzyskane pomieszczenia, nadające się do tego celu, jak wiadukty kolejowe, przyczółki mostowe itp.

Zarządzenia stałe powinny mieć jako cel popieranie budowy trwałych, racjonalnych garażów w domach już egzystujących, w domach mających się budować oraz oddzielnych, specjalnie stawianych budynków dla przedsiębiorstw garażowych.

Zarządzenia te powinny obejmować:

a) *wyłączenie spod opodatkowania sum,* wydanych na budowę garażów;

b) *zwolnienie od podatków* na okres 15 lat wszystkich nowowybudowanych garażów;

c) *udzielenie* przez B.G.K. *długoterminowych, nisko-oprocentowanych kredytów* na budowę garaży;

d) *zrewidowanie i zmniejszenie stawek asekuracji ogniowych;*

e) *uproszczenie formalności* związanych z udzielaniem pozwoleń na budowę.

Dla potanienia kosztów budowy garaży pojedyńczych i małych, powinny być opracowane i bezpłatnie dawane budującym plany paru standartowych typów garaży różnych wielkości.

Garaże na jeden i kilka samochodów powinny być budowane dla wygody lokatorów (o ile sytuacja na to pozwoli) w starych domach, w nowobudujących się domach i oddzielnych willach.

Garaże większe, jako specjalne przedsiębiorstwa, powinny powstawać na wolnych placach, zarówno w śródmieściu, jak i na peryferiach, przy czym w śródmieściu, wobec wysokiej wartości placów, opłacałby się, mimo wyższych kosztów budowy, garaże wielopiętrowe.

Ze względu na higienę i ciszę, działalność garażów śródmiejskich powinna być ograniczona wyłącznie do garażowania wozów, mycia, smarowania, pompowania opon, ładowania akumulatorów i robót elektrotechnicznych, a więc prac cichych. Warsztaty reperacyjne mogłyby być urządzone jedynie w podziemiach wielopiętrowych garażów.

Z powodu bardzo wysokich cen i braku wolnych placów w śródmieściu, zarząd miasta powinien oddawać za niewielką opłatą skwery miejskie pod garaże podziemne.

Oprócz tego należałoby specjalnie faworyzować budowę domów na polach (jak to się dzieje np. we Francji), których fronty wyzyskane by być mogły pod sklepy, tyły zaś pod garaże.

W naszych warunkach *nieracjonalne było by budowanie wielkich garażów na kilkaset i więcej samochodów w śródmieściu,* ze względu na wysokie koszty budowy, trudności cyrkulacyjne przez skupienie w jednym punkcie przy wąskich ulicach śródmiejskich, wielkiej ilości kursujących samochodów oraz ze względu na to, że pojemność garażów takich będzie przekraczała chłonność danej dzielnicy.

Najskuteczniejsze wydaje się rozrzucenie pewnej ilości większych garażów, o pojemności najwyżej do 100 samochodów, w różnych punktach miasta. Garaże takie będą tańsze w budowie i utrzymaniu, będą rentowniejsze przez większą procentowość zapełnienia, następnie dadzą wygodę poszczególnym właścicielom wozów, szczególniej nie mającym szoferów dzięki zmniejszeniu dystansu od miejsca zamieszkania do miejsca garażowania.

Przy budowie garażów należy ze względów oszczędnościowych zerwać z zakorzenioną u nas tradycją oddzielnych boksów i wprowadzić system garażowania w halach, gdyż jeden samochód umieszczony w boksie zajmuje 2.85 x 6 = 17 m kw., przy drugim zaś systemie 2 x 5 = 10 m kw., co daje 70% oszczędności miejsca. Poza tym, przy pierwszym systemie, powstają większe trudności ogrzewania i trudności wyjazdowe.

DYSKUSJA WSKAZUJE, ŻE PROBLEM GARAŻOWY STAŁ SIĘ ZAGADNIENIEM PALĄCYM

Po referacie inż. Hergeta rozwinęła się ożywiona dyskusja, w której głos zabierali kolejno niemal wszyscy obecni na konferencji.

Szczegółowo analizowano sytuację obecną, starano się dociec, gdzie leży główne źródło zła i jak mu zapobiec.

Podnoszono wreszcie, że poza Warszawą głód garażowy cierpi już w chwili obecnej nie tylko Warszawa



Dwuboksowy garaż z blachy falistej.



Samochodowa winda — garaż w St. Zjedn.

lecz i wiele większych miast polskich, jak np. Gdynia i Lwów.

Sądząc z dyskusji, czynnikiem najbardziej hamującym budownictwo garażowe jest sposób interpretowania przepisów budownictwa miejskiego i niezrozumienie organów wykonawczych budownictwa miejskiego doniosłości budowy garażów.

Na zebraniu informowano, że koszty wstępne przed budową najmniejszego garażu są bardzo wysokie, m.in. dlatego, że większość starych domów w Warszawie nie posiada planów. Przytoczono na zebraniu następujący fakt: przy podaniu do urzędu budowlanego w celu uzyskania pozwolenia na budowę garażu, którego koszt całkowity wynosił 550 zł (garaż z blachy falistej), a ustawienie trwało *2 i pół godziny*, budujący garaż musiał opłacić *100 zł za podanie i 50 zł za sporządzenie planów posesji!!*

Podkreślono nadto, że wymagania stawiane przez urzędy miejskie osobom zamierzającym stawiać małe garaże są stanowczo zbyt wielkie i w wielu wypadkach nieuzasadnione.

Po dyskusji głos zabrał p. wiceminister Piasecki, który zreasumował sprawę następująco: Trudności zagadnienia garażowego są dwojakiego rodzaju: a) natury ustawowej; b) życiowego stosowania obecnych przepisów. Do tego przychodzi trzecie zagadnienie — przystosowanie się właściciela pojazdu mechanicznego do jego potrzeb garażowych.

Jeżeli chodzi o działanie czynnika urzędowego, posunięcia właściwych władz będą zmierzały w kierunku stworzenia właściwych ulg i ułatwień, dostosowania przepisów i rozporządzeń do ducha czasu, w jakim żyjemy. Tę część pracy wezmą na siebie właściwe resorty, a przede wszystkim Międzyministerialna Komisja Motoryzacyjna.

Inna zupełnie część zadania do rozwiązania leży przed organizacjami społecznymi jak Automobilklub Polski. Należy odpowiednio zorientować właściciela pojazdu mechanicznego w sprawie garażowej, przeprowadzić propagandę właściwego budownictwa garażowego, zorientować się, jaki system budownictwa jest najwłaściwszy i najkorzystniejszy, zaprosić Stowarzyszenie Architektów R. P. do wypracowania wzorów garażów małych (jedno - dwuboksowych) i większych, zainteresować w tym budownictwie właściwe firmy, ewentualnie zorganizować pokaz budownictwa garażowego, który by możliwie wszechstronnie i wyczerpująco przedstawił braki, potrzeby i plany.

W zakończeniu swego przemówienia wiceminister Piasecki, dziękując zebranym za przybycie, zaznaczył, że Automobilklub Polski będzie w dalszym ciągu rozwijał inicjatywę powziętą w sprawie garażowej, *wyłoni specjalną komisję, która, przy współdziałaniu instytucji zainteresowanych, opracuje dalszy plan działania.*

●

W środę 23 czerwca odbyła się w Automobilklubie Polski następna konferencja w sprawie garażowej, na której omawiano szczegółowiej sprawy wypracowania odpowiednich planów oraz ewentualnie zorganizowania pokazu budownictwa garażowego z zaproszonymi delegatami Stowarzyszenia Architektów R. P.

Nowootwarta nowoczesna stacja obsługi w Krakowie

Racjonalne używanie samochodu wymaga wielu starań. Dla nowonabywcy samochodu istotną staje się troska jak wóz konserwować. Zagranicą sprawa ta oddawna została już rozwiązana, gdyż istnieją tam liczne wzorowe stacje obsługi samochodów, które umożliwiają utrzymanie pojazdu zawsze w stanie nadającym się do użytku.

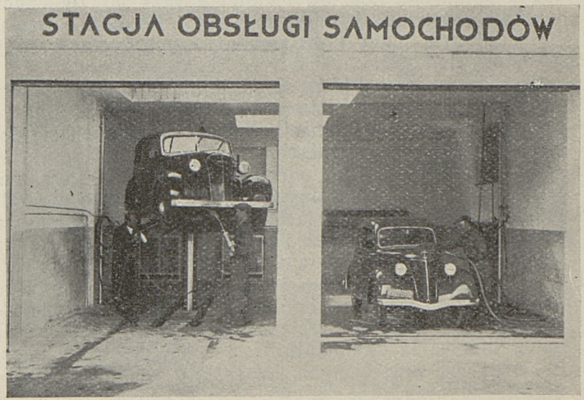
Nowoczesna stacja obsługi obejmuje przede wszystkim dźwig do podnoszenia samochodu, celem dokonania przeglądu całego podwozia, drobnych napraw oraz smarowania specjalnymi smarownicami pod ciśnieniem sprężonego powietrza. Poza tym stacja obsługi posiada umywalnię na równi pochyłej, aby można było dokładnie obmyć całe podwozie. Ma także urządzenie do wysuszania karoserii sprężonym powietrzem oraz do natryskiwania podwozia naftą lub oliwą po umyciu.

Aparaty do odkurzenia wnętrza karoserii, do pompowania opon, kontrolowania ciśnienia, ładowania akumulatorów, zmiany oliwy w motorze, skrzynce biegu i dyferencjale, stanowią dodatkowe wyposażenia wzorowej stacji obsługi. W stacji takiej mogą być również wulkanizowane opony i dętki oraz przeprowadzane drobne naprawy.

Właściciel samochodu przyjeżdża do stacji obsługi, pozostawia wóz, dając na specjalnym formularzu polecenie, co należy przy samochodzie wykonać. Po kilku godzinach przyjeżdża po swój wóz, względnie daje dyspozycje, aby mu samochód odprowadzić pod dom lub do garażu. Jak z tego widać, stacja obsługi jest niezmiernym ułatwieniem dla automobilisty i ważnym czynnikiem postępu motoryzacji.

Otóż tego rodzaju stacja obsługi została otwarta niedawno **w Krakowie, przy ul. Kościuszki 49, w garażu „Meta"**. Garaż ten jest jednym z największych i najnowocześniejszych garaży, jakie istnieją dotychczas w Polsce. Nie tylko właściciele samochodów w Krakowie, ale także przejezdni automobiliści będą mieli obecnie znaczne ułatwienia w utrzymywaniu swoich samochodów. Fachowa, szybka i tania obsługa będzie stanowiła zachętę do korzystania ze stacji, zwłaszcza, że niektóre czynności będą wykonywane bezpłatnie dla tych właścicieli samochodów, którzy w garażu „Meta" będą się zaopatrywali w materiały pędne.

Sądzimy więc, że tak automobiliści Krakowa, jak i przejeżdżający przez Kraków będą korzystali z nowootwartej Stacji Obsługi Samochodów **„Meta" w Krakowie, ul. Kościuszki 49.**



Fragment nowootwartej nowoczesnej stacji obsługi w Krakowie „Meta", mieszczącej się przy ul. Kościuszki 49

40.523 POJAZDY MECHANICZNE KURSUJĄ W POLSCE

Ogłoszone ostatnio dane statystyczne o ilości pojazdów mechanicznych zarejestrowanych na dzień 1-go czerwca 1937 r., stwierdzają dalszy wzrost ilości samochodów i motocykli w porównaniu ze stanem na dzień 1 stycznia 1927 r. W ciągu pięciu miesięcy r. b. ilość ogólna pojazdów mechanicznych wzrosła z 37.568 sztuk na 40.523, w tym ilość wszystkich samochodów z 27.426 na 29.539, ilość motocykli z 8.989 na 9.809.

Z pośród samochodów ilość osobowych wzrosła z 15.885 na 17.505, ciężarowych z 5.545 na 5.896, autobusów z 1.543 na 1.609, taksówek z 4.453 na 4.529, oraz samochodów specjalnych z 1.144 na 1.175. Jeżeli porównać stan ilościowy pojazdów mechanicznych z dnia 1 czerwca r. b. ze stanem najniższym na dzień 1 marca 1936 r., a więc datą rozpoczęcia planowej akcji poparcia rozwoju motoryzacji kraju, to przyrost ilości pojazdów mechanicznych tym bardziej się uwidacznia. W dn. 1.III.36 r. było bowiem 33.173 pojazdów mechanicznych, przyrost więc wynosi 7.350 sztuk.

Dane statystyczne oprócz stwierdzenia dalszego wzrostu liczby zarejestrowanych pojazdów mechanicznych, ustalają drugą jeszcze — o wiele bardziej pomyślną okoliczność, a mianowicie powiększenie w miesiącu czerwcu ilości pojazdów nowych technicznie. Liczba tych istotnie nowych (t. j. po raz pierwszy w Polsce dopuszczonych do ruchu) samochodów i motocykli wyniosła w ciągu maja r. b. 1068 sztuk, a więc jest szczytową w r. b., gdyż w kwietniu wozów takich przybyło 1034, w marcu 582, w lutym 296, a w styczniu 271.

Charakterystycznym dla postępującej motoryzacji kraju jest również porównanie ilości nowych technicznie pojazdów zarejestrowanych w miesiącu maju roku ubiegłego i w tym samym okresie roku bieżącego (wzrost o 22%). I tak ogółem pojazdów mechanicznych (pierwsza liczba maj 1936 r., druga — maj 1937 r.): 653 — 1068, wszystkich samochodów: 507 — 792, samochodów osobowych: 418 — 574, samochodów ciężarowych: 35 — 140, autobusów: 40 — 58, taksówek: 11—20, motocykli: 146 — 271, samochody specjalne: 3 — 5.

Liczby te dowodzą, że w r. b. krzywa wzrostu nowych wozów stale się podnosi, przy czym od 1 kwietnia wykazuje b. silną tendencję zwyżkową, która aczkolwiek związana jest z sezonem wiosennym, tym nie mniej hamowana jest nie możnością natychmiastowego realizowania przez firmy handlujące samochodami wszystkich zamówień.

Analizując liczbę 1068 wszystkich wozów, zarejestrowanych w miesiącu maju r. b., stwierdzić należy, że składa się na nią 792 samochody, 271 motocykli i 5 pojazdów specjalnych. Pośród 792 nowych samochodów przybyło: 574 osobowych prywatnych, 20 taksówek, 58 autobusów i 140 ciężarowych.

Ogółem w roku 1937-ym przybyło 3251 sztuk nowych technicznie pojazdów.

INTENSYWNY PROCES RENOWACJI TABORU

Ponieważ liczba nowych technicznie pojazdów jest większa niż przyrost ogólnej ilości pojazdów w porównaniu ze stanem na 1 stycznia 1937 r., wyrażający się liczbą 3055, dowodzi to, że nastąpiło nie tylko zjawisko wzrostu ilościowego naszego czynnego taboru motorowego, ale że rozpoczął się również intensywny proces renowacji taboru motorowego.

Proces renowacji taboru ujawnia się wyraźnie w dziale autobusów, gdzie na ogólną liczbę 1609 wozów, zarejestrowanych na 1 czerwca, jest 199 nowych, zarejestrowanych w r. b., czyli w ciągu 5-ciu miesięcy renowowano przeszło 12% taboru autobusowego, podobnie w grupie samochodów ciężarowych na ogólną ilość 5896 sztuk, było 503 nowych z roku bieżącego, czyli renowowano przeszło 8% taboru w ciągu 5 miesięcy.

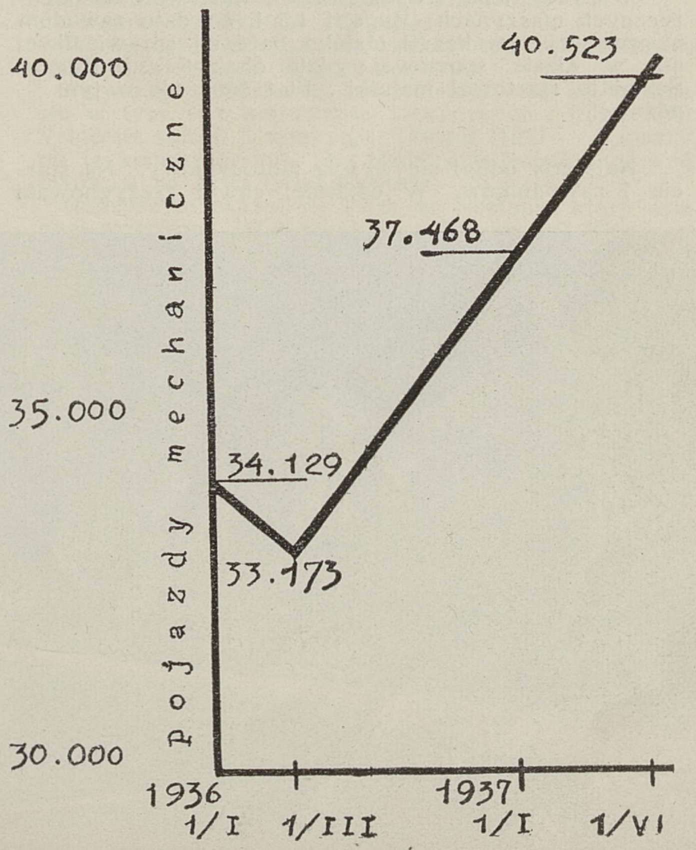
Istnienie procesu renowacji taboru jest okolicznością nie mniej ważną jak jego wzrost ilościowy. Istnienie zaś obu tych zjawisk jednocześnie dowodzi nie tylko powstania koniunktury motoryzacyjnej w kraju, lecz zdrowego i stosunkowo już silnego jej rozwoju, pozwalającego nawet przy bardzo ostrożnym przewidywaniu przypuszczać, że w najbliższym czasie zostanie przekroczony ilostan taboru motorowego z okresu przedkryzysowego. Liczba zaś nowych technicznie pojazdów zarejestrowanych dotychczas w roku bieżącym uprawnia do twierdzenia, że tabor motorowy obecny jest jakościowo w stanie o wiele lepszym w porównaniu z okresem przedkryzysowym.

LICZBA 47.000 POJAZDÓW W R. 1931-ym BYŁA FIKCJĄ

Mówiąc o liczbie pojazdów mechanicznych w okresie przedkryzysowym należy wyjaśnić, że ilość pojazdów mechanicznych ustalona na dzień 1.I.1931 r. na 47 tysięcy, odpowiada liczbie pojazdów wówczas zarejestrowanych, a nie liczbie pojazdów będących rzeczywiście w użyciu. Do czasu bowiem wejścia w życie ustawy o Państwowym Funduszu Drogowym, tj. do dnia 1 kwietnia 1931 r. nie było faktycznego przymusu zawiadamiania władz rejestrujących pojazdy mechaniczne o wycofaniu pojazdu z ruchu, jak również o sprzedaży go innej osobie. Wynikiem tego stanu rzeczy było zjawisko, że przy zestawianiu statystyk wszystkie nowe samochody i motocykle były doliczane do zarejestrowanych dawniej, natomiast pojazdy faktycznie wycofane z ruchu, bez powiadamiania jednak o tym władz rejestrujących, nie były odliczane od cyfr pojazdów zarejestrowanych. Ponad to statystyka prowadzona była wówczas na innych zasadach i z tych względów ówczesne dane statystyczne nie mogły odzwierciadlać faktycznej ilości pojazdów będących w użyciu.

Dopiero z chwilą pociągnięcia do opłat na Fundusz Drogowy wszystkich zapisanych do rejestrów urzędowych właścicieli pojazdów nastąpiło masowe zwracanie tablic rejestracyjnych pojazdów, które dawno już nie istniały. Likwidacja takich „samochodowych martwych dusz" trwała przeszło rok, przeto można — licząc bardzo ostrożnie — przyjąć, że co najmniej 50% wycofanych z ruchu w ciągu 1931 r. pojazdów mechanicznych nie była używana od dłuższego czasu. To też cyfrę 47.331, pojazdów mechanicznych, zarejestrowanych formalnie na dzień 1 stycznia 1931 r., należy odpowiednio zmniejszyć i, po porównaniu jej z liczbą pojazdów mechanicznych na dzień 1.I.1932 r. (36.239), ustalić ją na około 42.000 pojazdów, jako będących rzeczywiście w użyciu w roku 1931-ym.

Do liczby tej zbliża się ilość pojazdów mechanicznych będących obecnie w użyciu i zarejestrowanych, których jak poprzednio zaznaczono jest na 1.VI. r. b. 40.523 sztuk.



Jarosław Janowski

Na serpentynach Ojcowa

Polski sport samochodowy zaczyna budzić się z letargu. Po kilkuletnim zastoju i posusze w roku bieżącym jesteśmy świadkami imprez zakrojonych na szerszą skalę. Wielki Międzynarodowy Raid Automobilklubu, a teraz — wyścig w Ojcowie.

Jeśli idzie o wyścigi — Krakowski Klub Automobilowy ma tutaj chlubne tradycje. Mam na myśli przede wszystkim wyścig na szosie pod Morskim Okiem, urządzany przez wiele lat staraniem tego Klubu. Zawody te gromadziły na starcie nie tylko elitą polskich zawodników, ale i wypróbowanych kierowców zagranicznych, a wśród światowych sław: Caracciolę i Stucka. Pierwszy na Mercedesie, drugi jeszcze na Austro-Daimlerze.

W Ojcowie urządzono wyścig po raz pierwszy w roku 1931. Startowali wówczas czołowi kierowcy polscy, przy czym zwycięstwo odniósł Jan Ripper. Inż. Liefeldt miał nieszczęśliwy ale przykry wypadek, co pozbawiło go lepszego miejsca.

Wyścig pod Ojcowem wznowiony w roku bieżącym zgromadził na starcie przeważnie miejscowych kierowców. Zagranicę reprezentowali: Schmidt i Sojka (obydwaj z Czechosłowacji). Schmidta znamy dobrze przede wszystkim ze startów w Wyścigu Tatrzańskim. Ma on teraz za sobą zwycięstwo w klasie wozów 1,5 litr. w górskim wyścigu „Ecce Homo" w Czechosłowacji, przyczym pobił rekord trasy, ustanowiony przez Stucka.

★

Sojka zwyciężył ostatnio w wyścigu okrężnym w Pradze, uzyskując najlepszy czas dnia.

W klasie wozów wyścigowych zgłoszono czterech zawodników: Sojkę (Czsł.), Paschalskiego, Nawratila i Jana Rippera (wszyscy trzej z Krakowa).

Nawratil jest znanym tenisistą, który ostatnio zaniedbuje rakietę dla kierownicy. Młody ten zawodnik (na Bugatti 1,5 l.) uległ wypadkowi na treningu, przez co na placu boju pozostało trzech konkurentów.

Wszyscy trzej „wyścigowcy" startowali na identycznych maszynach: Bugatti 1,5 l, co dało zawodom prawdziwej rywalizacji, daleko bardziej sprawiedliwej niż w klasie sportowej, gdzie obok 8 cyl. Bugatti Schmidta startował malutki... Fiat 500! Ale o tym — później!

★

Najpierw odbył się wyścig motocyklowy. Na starcie 7 zawodników. W ostatniej chwili zrezygnowała młodziutka, a rezolutna motocyklistka krakowska p. Łatosówna, która nie mogła dobrać... kasku. Z miejscowych brał udział w konkurencji: Bathelt (Bielsko Bialski Kl. Mot.) na Rudge, Geyer z Katowic (Śląski Kl. Mot.) na DKW 250 i Jakubowski z Warszawy Pol. Kl. Mot.) na Sokole.

Najlepszy czas uzyskał zawodnik krakowski Wrońśki na Nortonie. 3 minuty 11,025 sek. Tuż za nim uplasował się Geyer na swym małolitrażowym zręcznie pilotowanym motocyklu: 3 m. 15,850. Trzecim był Bathelt 3 m. 19.002. Znany zawodnik warszawski — J. Jakubowski, nie miał szczęśliwego dnia (podobno już przed trybunami bieg mu nie chciał zaskoczyć).

KORFANTY NA AERO ZWYCIĘŻYŁ W KATEGORII TURYSTYCZNEJ

W kategorii turystycznej klasę dla siebie stanowił Korfanty (Aut. Śląski) na Aero. Kierowca ten uzyskał bardzo dobry wynik, jeśli wziąć pod uwagę niewielki litraż wozu (dwutakt — red.) 3 m. 13,555. Aero sprawnie spisywała się na zakrętach, a że miała przytym i dobry zryw — nic dziwnego, że jej kierowca nie dał się nikomu wyprzedzić.

Drugie miejsce zajął Judasz na Lancii 3 m. 31,400. Wóz nie szedł najlepiej, ale rutynowany kierowca krakowski zrobił co mógł w danej chwili.

Trzecim był Twardowski (Kr. K. A.) na Fiacie 525 (limuzyna) 3 m. 41,005.

Ogółem startowało w tej kategorii 11 wozów. Dopuszczono tu samochody o silnikach do 3,500 obrotów, przyczym trzeba dodać, że traktowano tę sprawę z 10% tolerancją, to znaczy wóz, mający 3.600 obrotów (jak np. Lancia) zaliczono również do tej kategorii. Natomiast małe Fiaty („500") o 4 tysiącach obrotów — musiały stawiać czoło takim „smokom", jak Bugatti w kategorii sportowej!

SCHMIDT (CZSŁ.) BEZ KONKURENCJI W KAT. SPORTOWEJ

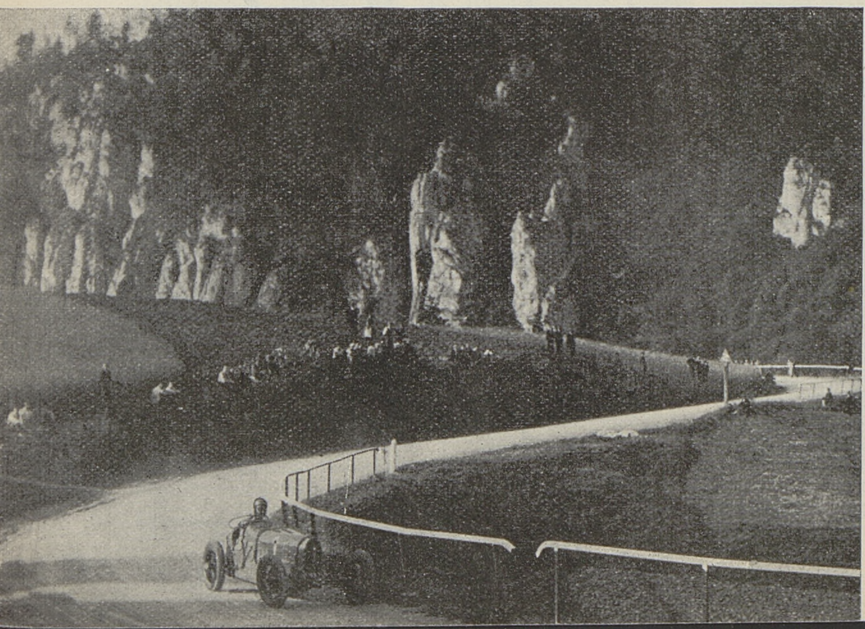
Sześć wozów przemknęło przed nami w konkurencji wozów sportowych. Jak burza — z rykiem kompresora — przeleciał Schmidt (Czsł.) na Bugatti, uzyskując czas: 2 m. 59,165. Był to pierwszy zawodnik, który osiągnął czas poniżej trzech minut (udało się to potem tylko dwum „wyścigowcom").

Ze Schmidtem jedynie Gębala na Bugatti mógł rywalizować na równiejszej stopie, choć miał niewątpliwie słabszą maszynę, inni mieli wozy, nie wytrzymujące porównania i to odbierało tej kategorii moment rywalizacji.

Zdobywca drugiego miejsca, Gębala, miał czas 3 m. 08,790. Nieco gorsze od niego tempo rozwinął Jan Ripper na Adlerze Trumph — 3 m. 19,705.

Spodziewano się, że Ripper wyciągnie więcej ze swego nowego Adlera. Jednakowoż wymowny gest ręką byłego mistrza Polski przed trybunami świadczył, że „nie da rady". Szybszy okazał się nawet „Aero" Korfantego w kategorii turystycznej!

Z innych wyników warto zanotować bardzo równy wyczyn „Simek"



B. Sojka (Czechosłowacja) na wyścigowej Bugatti (1,5 litra z kompresorem, z podwójnym wałem rozrządczym) na jednym z wirażów wyścigu pod Ojcowem.

(Fiat 500), z dwóch kierowników tego wózka szybszy był Żychoń (4 m. 08,520 s.) o ułamek sekundy od inż. Dobrzańskiego.

Weteran krakowskiego, automobilizmu zasłużony i popularny działacz sportowy — p. Wilhelm Ripper „dosiadał“ ładnego, czerwonego „Fiata 1500“ i bynajmniej nie przyszedł na szarym końcu. Ma na rozkładzie Jerzego Nowaka z Warszawy (na Triumph-Gloria), nie mówiąc o pomniejszych Fiacikach...

TERAZ NAJWIĘKSZE EMOCJE

Z kolei rozległ się warkot motorów wyścigowych. Niestety ilość rywali była w tej kategorii szczupła.

Sojka wydusił wcale piękny czas: 2 m. 52,340, co dawało przeciętną (na trasie długości 3,5 km.) 73 km/godz. Był to najlepszy czas dnia. Kierowca czeski twierdził, że mógłby więcej wyciągnąć, gdy nie śliska i miejscami niezbyt równa nawierzchnia, powodująca rzucanie wozu.

Zaraz po Sojce jechał młody kierowca krakowski p. Paschalski, ale w połowie trasy, tuż za trybunami, wziął za szeroko ostry wiraż w lewo, skutkiem czego nie zdołał utrzymać wozu na szosie — wyniosło go za tor. Rezultat: wyłamana bariera, wóz w rowie. Na szczęście skończyło się bez poważnych obrażeń.

Po dłuższej przerwie, spowodowanej zamieszaniem na trasie w związku z wypadkiem jako ostatni wystartował p. Jan Ripper, na swej starej wysłużonej Bugatti, prowadząc wóz spokojnie i pewnie. Do pobicia Sojki zabrakło mu niespełna czterech sekund. Czas Rippera: 2 m. 56,300 s. W ten sposób zdołał Ripper się wcisnąć między parę zagranicznych zawodników (Sojka w kat. wyścigowej i Schmidt w kat. sportowej).

Nasz kierowca zapowiada rewanż na „Massarykowym Okruhu“. Nie pozostaje nam nic innego, jak tylko życzyć, aby majster od serpentyn nabrał szerokiego oddechu i zrealizował swą obietnicę.

BRAK BYŁO TAKIEJ IMPREZY

Sumując wrażenia: na wielkie uznanie zasługuje wysiłek Krakowskiego Klubu Automobilowego, który postanowił przerwać złą passę i wskrzesić przynajmniej ten wyścig. To jest najbardziej pozytywna zdobycz zawodów w Ojcowie. Wszelkie zastrzeżenia nie zmienią tego faktu. Była to jedyna od kilku lat automobilowa impreza wyścigowa w Polsce. Tysiączne tłumy widzów, którzy zebrali się na trybunach i wzdłuż całej trasy, świadczyły wyraźnie, jak brak było w Polsce podobnej imprezy.

W przyszłości chcielibyśmy jednak widzieć liczniejszą i mocniejszą konkurencję (gdzie była np. pani Koźmianowa w tym czasie, że nie zajrzała do doliny Ojcowskiej!?), a ponadto lepszą ochronę trasy (poza szlakiem przed trybunami!).

26-TE MOTOCYKLOWE TOURIST TROPHY

Włoch Tenni bije Anglików!

W dniach 14, 16 i 18 czerwca rozegrana została na wyspie Man najsłynniejsza impreza motocyklowa na świecie p. n. Tourist Trophy.

Impreza ta ma charakter ciężkiego wyścigu rozgrywanego na trasie o długości 425 kilometrów (7 okrążeń trasy po blisko 60 km).

Trasa jest bardzo trudna i prowadzi przez wzniesienia i przeszkody terenowe różnego rodzaju. To też zawsze mieli i mają większe szanse gospodarze znający każdy centymetr drogi. Zagranica była od dawien dawna — z reguły „bita“ dotkliwie — tak, że nawet fabryki kontynentalne angażowały na Tourist Trophy kierowców angielskich znających dobrze własny teren

Tourist Trophy rozgrywane są od 1907 roku. Wojna światowa uniemożliwiła kontynuację T. Trophy od 1914 do 1920 roku. Po tym okresie T. Trophy rozgrywane są rok rocznie.

Ostatnie tegoroczne Tourist Trophy obesłane były bardzo licznie. Zgłoszono na nie przeszło 100 maszyn. Oprócz Anglików w T. T. wzięli udział Austriacy, Włosi, Niemcy (bardzo nieliczna drużyna) itd.

Włosi wystawili zespół w którym, obok kierowców włoskich znalazł się ...Anglik Stanley Woods. Startował on na motocyklu Guzzi.

W kategorii t. zw. „Lightweight“ 250 ccm. startowało 33 maszyny w tym było 12 fabrycznych.

Startowały motocykle następujących marek: 1) Cotton (4 motocykle), 2) C.T.S. (2), 3) Excelsior model Manxman (7), 4) Guzzi (5), 5) Husquarna (1), 6) New-Imperial (4), 7) O.K. Supreme (4), 8) Terrot (2), 9) Rudge (1).

Poza tym startował zespół D.K.W. (3 maszyny).

Największe szanse w tej kategorii miały bezsprzecznie maszyny niemieckie D.K.W. i włoskie Guzzi.

Zwycięzcą wyścigu został Włoch Tenni jadący na maszynie Guzzi. Jest to kierowca fabryczny, któremu świat fachowców rokuje wspaniałą przyszłość.

Tenni osiągnął fenomenalną przeciętną 120,241 km/godz. Drugi był Wood na Excelsior (119,9 km/godz.). Trzeci Thomas (Anglik) jadący na D.K.W. (117,7 km/godz.).

Najszybsze okrążenia zrobili: Tenni, Woods i Kluge (na D.K.W.). Wszyscy oni osiągnęli w poszczególnych okrążeniach ponad 121 km/godz. Jednak Woods i Kluge mieli defekty maszyn i musieli wycofać się z wyścigu.

Motocykle o pojemności 250 ccm startowały w pierwszym dniu zawodów t.j. 14 czerwca. Na starcie zjawiło się 41 zawodników w tym 12 maszyn fabrycznych.

Na motocyklach A.J.S. startowało 3 zawodników, na Excelsior (Manxman) — 5, na Nortonie — 17-stu (!), na NSU — 2 (zespół fabryczny), OK Supreme, Rudge, Sarolea i Terrot wystartowały po 1 maszynie, Neloutte — 10.

Wyścig ten wygrały Nortony. Kierowcy fabryczni Guthrie, White i Frith zdobyli bezapelacyjnie 3 pierwsze miejsca.

Guthrie „zrobił“ średnią 135,8 km/godz.

Czwarty był Woods Velocette.

W dn. 16 czerwca startowała również kategoria 500 ccm. Na starcie było 28 maszyn.

Najwięcej zgłosiło się „nortonistów“, bo aż czternastu w tym 3-ch kierowców fabrycznych. Poza tym: Velocette zgłosił 4 maszyny, Vincent HRD — 3 maszyny (z kompresorami). Na Rudge'ach jechało 3 zawodników, a na NSU tylko dwóch.

Najlepszym okazał się Frith na Nortonie, który osiągnął przeciętną 141,9 km/godz. Drugim był Woods na Velocette (141,3 km/godz.), a trzecim White na Nortonie.

Szybkość osiągnięta przez Frith'a jest rekordowa — jeszcze nikt dotąd nie „zrobił“ trasy Tourist Trophy w czasie niższym aniżeli 3 godziny. Czas zaś Frith'a wyniósł 2 godz. 59 minut 41 sekund.

Należy zaznaczyć, iż tegoroczne Tourist Trophy rozegrane zostały pod znakiem konserwatyzmu w konstrukcjach.

Większość maszyn, które wzięły udział w tegorocznych Tourist Trophy posiadały konstrukcje ogólnie znane. Wszystkie miały tylne koło resorowane.

Czekamy na obniżkę ceny benzyny –
– będziemy jeździli więcej i dalej!

NASZE KŁOPOTY

BEZCZELNI ROWERZYŚCI KPIĄ Z PRZEPISÓW

„Warszawianin" komunikuje:

„...Nie mam auta ani motocykla. Jestem „przechodniem". Niemniej jednak memu życiu zagrażają wciąż rowerzyści warszawscy. Podobno jest ich okrągle 20 tysięcy. Nie wiem, czy chociaż połowa z nich przestrzega najbardziej kardynalne przepisy ruchu kołowego.

Czy to przechodząc przez jezdnię, czy to zdążając do wagonu tramwajowego trzeba bezustanku obserwować, czy nie ma gdzie w pobliżu bezszelestnego, nieuchwytnego rowerzysty.

Już pobieżne obserwacje mogą każdego przekonać, iż nawet sygnał „stać" nie jest respektowany przez „społeczeństwo" cyklistów.

Szczególnie bezszelestni są rowerzyści w dni świąteczne i soboty. Gdy np. czerwone światło przerywa ruch w Alejach Jerozolimskich i daje możność przejechania pojazdom zdążającym Nowym Światem — rowerzyści jadący od strony Pragi, spokojnie mijają sygnał i „przeciekając' między stojącymi pojazdami—mkną w dal beztrosko, przez nikogo nie zatrzymywani i nie karani. To samo obserwuję stale na skrzyżowaniu Brackiej i tychże Alei Jerozolimskich. To samo dzieje się przy zbiegu Chmielnej i Marszałkowskiej to samo na rogu Żelaznej i Towarowej!

Tam, gdzie są sygnały elektryczne, stoją na chodnikach policjanci, wspomagający swego kolegę umieszczonego w żelaznej wieżyczce sygnałowej. Ale ci stoją zwykle za sygnałem, a nie przed nim, tak, że nie wiedzą ani kiedy się zapala czerwone światło ani kiedy gaśnie. Tę okoliczność wykorzystują właśnie rowerzyści z reguły „wyrywający" się z szeregu.

Zresztą w większości wypadków, gdy policjant nawet skonstatuje fakt, że rowerzysta jedzie wbrew zakazowi, nie ma sposobu, aby go ująć. Byłem świadkiem kilku takich pogoni. Rowerzyści zawsze wychodzili zwycięsko z opresji! Brak połączeń telefonicznych między posterunkami i brak liczniejszych patroli zmotoryzowanych uniemożliwiają policji skuteczną walkę z tym jakże niesfornym (może najniesforniejszym) elementem.

Gdy się idzie do tramwaju, wszystkie pojazdy zwalniają bieg lub nawet zatrzymują się w miejscu. Ale rowerzystów nie wstrzyma żadna siła. Jadą dosłownie wprost na przechodnia.

Widziałem raz, jak rowerzysta na rogu Wilczej i Marszałkowskiej, wyjechawszy z za dorożki przewrócił jakąś staruszkę i umknął bezkarnie, nawet się bardzo nie spiesząc i oglądając za siebie. O zauważeniu numeru mowy nie ma.

A spróbujcie zatrzymać takiego jegomościa! Wówczas dochodzi zawsze do bójki, potok ohydnych przekleństw — to jeszcze łagodny środek obrony, stosowany przez „kochanych" kolarzy.

W ostatnią sobotę obserwowałem pewną scenę: na pl. Trzech Krzyży policjant usiłował rowerzystę ukarać mandatem karnym za nieprzepisową jazdę. Rowerzysta w odpowiedzi na uprzejme (ale stanowcze) wezwanie policjanta obrzucił go stekiem wyzwisk i począł się wyrywać. Pomogły mu natychmiast jejmościanki, sprzedające w koszykach kwiatki (a gnębione srodze przez władze bezpieczeństwa stąd zrozumiała — powiedzmy — niechęć dla niebieskiego munduru).

Gdyby nie pomoc drugiego posterunkowego, rowerzysta uciekłby z pewnością, lub chyba doprowadziłby do użycia broni!

Wyobraźcie sobie, że taki pan najechał na waszą np. siostrę, zdzierając jej skórę z nogi i nadwyrężając kolano (przykład z życia — opowiadany mi przez przyjaciela). Oczywiście chcecie ująć bezczelnika, łapiecie go za marynarkę i krzyczycie: „policja"! Wówczas dostajecie dwa razy w głowę—rowerzysta wspomagany przez sympatyków, ucieka. Jeśli jesteście nawet silniejsi niż „najeźdźca", to mimo to nie radzę wam z nim zaczynać), chyba że ukończyliście kursy „dżiu-dżitsu").

Mój kuzyn np. mieszkając w Milanówku, najechany przez rowerzystę, chciał go zatrzymać siłą. Kuzyn jest dość silnym człowiekiem, ale cóż, nie wiedział, że zwolennik roweru ma ze sobą fiński błyszczący nóż — 15 centymetrów długi! Leczenie pokrajanej ręki kosztowało kuzyna około 100 złotych, nadomiar wybito mu w domu wszystkie szyby i otruto psa. Były to zresztą dawniejsze czasy, kiedy pod miastem było dużo mniej rowerzystów.

Dziś prawdopodobnie spalonoby kuzynowi dom, a jego samego wrzuconoby do studni. Siły rowerzystów przecież rosną wraz z ilością.

Byłbym niezmiernie zobowiązany, gdyby „A. T. S." zechciał zwrócić baczniejszą uwagę na problem coraz silniejszej anarchii, jaka szerzy się wśród kolarzy. Wielu rowerzystów jest zrzeszonych, czyż związki nie mogą wpływać na swych członków, aby jeździli ostrożniej"?

★

Czynimy zadość prośbie „Warszawianina", umieszczając prawie w całości jego słuszne uwagi.

CZECHOSŁOWACJA — KRAJ UZDROWISK WSZECHŚWIATOWEJ SŁAWY

Czechosłowacja jest krajem uzdrowisk, większość których cieszy się sławą wszechświatową, a co do swej mocy leczniczej, bezkonkurencyjną. W okolicach wyposażonych w bogactwo gorących źródeł leczniczych powstały zdrojowiska kąpielowe jej miary, jak:

KARLOVE VARY. Działanie lecznicze 16 źródeł tego uzdrowiska jest tak różnorodne i niezawodne, że ściąga ono dziesiątki tysięcy ludzi rocznie ze wszystkich krajów.

MARIANSKÉ LAZNĚ posiadają słynne źródła z solą glauberską, naturalne zimne i zasadowe wody mineralne oraz żelaziste źródła mineralne.

FRANTISKOVY LAZNĚ posiadają źródła mineralne pochodzenia wulkanicznego, przesycone kwasem węglowym, zawierające żelazo i sól glauberską.

W pobliżu tych uzdrowisk znajduje się wszechświatowe uzdrowisko JACHYMOW, które posiada najbardziej radoaktywne wody na świecie. Właściwości lecznicze tych pierwiastków, jak rad i gaz radioaktywny są cudowne i dlatego też Jachymów ze swym słynnym Radium Palace Hotelem stał się jakby synonimem zdrowia. Leczy się reumatyzm, ischias, choroby przemiany materii, nerwowe, złośliwe nowotwory, leukaemia. Ordynuje szereg lekarzy specjalistów.

Wymienione uzdrowiska posiadają bezpośrednią komunikację kolejową oraz bardzo wygodne połączenie liniami lotniczymi Air France, które zaledwie w trzy godziny przewożą kuracjuszy z Warszawy.

Z pośród innych uzdrowisk wymienić należy GRAEFENBERG, które, dzięki leczeniu metodą Priessenitza, cieszy się również wszechświatową sławą.

LUCHAČOVICE, które posiadają 5 naturalnych leczniczych szczaw alkaliczno-solankowych, bogatych w jod, brom i bor, kąpiele kwasowęglowe, borowinowe, dalej z roku na rok rozrastające się uzdrowisko TRENCIANSKE TEPLICE, które dzięki swym źródłem o temp. 36 i 42 st., oraz źródłem wody do picia o temperaturze 38 st. z powodzeniem leczy chroniczny reumatyzm stawowy i mięśniowy, schorzenia ścięgien, dnę i ischias. Uzdrowisko to posiada najbardziej nowoczesnie urządzone zakłady dla lecznictwa fizykalnego. Wreszcie PISZCZANY, które posiadają gorące sulfatyczne gorzkie źródła siarkowodowe, mineralne siarczane borowiny radioaktywne, kąpiele błotne, lecznictwo fizykalne oraz pijalnie wód leczniczych ze źródeł naturalnych.

Bogactwo i różnorodność zdrojów czechosłowackich odpowiadających wszystkim głównym wskazaniom lecznictwa uzdrowiskowego oraz warunki klimatyczne są gwarancją i najlepszą reklamą ich stuletniej tradycji.

Wyjazdy do Czechosłowacji na kurację są, dzięki umowom kompensacyjnym, ułatwione, a paszporty i akredytywy wydawane bez trudności.

Dr. Inż. Józef Waldmüller.

KRONIKA KRAJOWA

POSTĘPY MOTORYZACJI

UCHWAŁY KOMITETU EKONOMICZNEGO MINISTRÓW DALSZE POPARCIE AKCJI MOTORYZACYJNEJ

Komitet Ekonomiczny Ministrów, który obradował w dniu 10 b. m. pod przewodnictwem wicepremiera Kwiatkowskiego, uchwalił wnioski Ministra Komunikacji, zmierzające do dalszego poparcia akcji motoryzacyjnej. Komitet Ekonomiczny wyraził mianowicie zgodę na ustanowienie rejestrowego prawa rzeczowego (zastawu) na pojazdach mechanicznych, nabywanych w drodze kupna ratalnego z powierzeniem prowadzenia tego rejestru władzom administracji ogólnej.

Według naszych informacji, ustawa o rejestrze zastawowym wejdzie na nadzwyczajną sesję sejmową w lipcu bieżącego roku.

Postanowiono również poprzeć budowę garaży w drodze corocznej pomocy kredytowej z funduszów inwestycyjnych i zastosowania specjalnych ulg dla osób i instytucyj, budujących garaże.

Trzeci wreszcie wniosek przewiduje dalsze uproszczenie formalności, związanych z uzyskiwaniem koncesji przez właścicieli taksówek.

Odpowiednie projekty ustawodawcze będą opracowane i po uchwaleniu przez Radę Ministrów skierowane do Sejmu.

W toku dyskusji stwierdzono, że liczba zarejestrowanych pojazdów mechanicznych podniosła się w wyniku zastosowania dotychczasowych środków w akcji motoryzacyjnej do 40.523 na 1 czerwca r. b., a więc wzrosła o 7.350 w porównaniu z dniem 1 marca 1936 r., kiedy to stan motoryzacji był w Polsce najniższy. W obecnej chwili przybywa około 1.100 nowych pojazdów miesięcznie.

MOTOCYKLE DO 100 CCM. TRAKTOWANE SĄ JAKO ROWERY

Ministerstwo Komunikacji wydało zarządzenie, mocą którego wszystkie rowery z silnikami pomocniczymi oraz motocykle z silnikami do 100 ccm. traktowane są (od 15.VI rb.) jako rowery.

Wobec powyższego pojazdy te nie wymagają rejestracji jak dotychczas, to zn. nie wymagane jest badanie techniczne w urzędzie wojewódzkim, ani też opłaty na Państwowy Fundusz Drogowy. Również kierowca takiego pojazdu nie potrzebuje mieć motocyklowego prawa jazdy.

W celu otrzymania numeru na taki pojazd, należy zwrócić się do zarządu gminy, gdzie po opłaceniu 2 złotych otrzymuje się tabliczkę, ważną na dwa lata, bez żadnych dalszych opłat i innych formalności.

Zarządzenie to ma niewątpliwie duże znaczenie dla propagandy pojazdu mechanicznego, a pośrednio rzecz oczywista dla tworzenia kultury motoru, gdyż z pewnością wielu właścicieli takich rowerów z motorkami z czasem przejdzie na większe motocykle itd.

ŚREDNIE WARSZAWSKIE SZKOŁY HANDLOWE WPROWADZIŁY NAUKĘ KIEROWANIA AUTEM

Trzy szkoły handlowe Zgromadzenia Kupców w Warszawie zakupiły wspólnym wysiłkiem sześciokonny samochód, który służy uczniom tych szkół do nauki jazdy.

Kurs motorowy rozpoczęty został w zimie bieżącego roku. Zgłosili się nań niemal wszyscy uczniowie nie wyłączając nawet najmłodszych z pierwszej klasy. Na kurs zostali przyjęci jednakże tylko ci, którzy się wykazali postępami w nauce oraz ci, którzy mogli zapłacić dodatkowo 13 złotych za naukę teorii oraz 15 praktycznych lekcji jazdy.

Na kurs uczęszczało 54 uczni.

MOTOCYKLOWE TOURIST TROPHY HOLANDII

W obecności 80.000 widzów rozegrano w dniu 26.VI na trasie 16 km 536 mtr z Hrent do Assen doroczny wyścig motocyklowy o „Tourist Trophy" Holandii.

W kategorii motocykli 250 cm sześc. zwyciężył Winkler (Niemcy) na D.K.W. w czasie 2:21:40,8 sek., średnia szybkość 126,6 km godz., 2) Smith (Irlandia) 2:22:48 sek.

W kategorii motocykli 350 cm sześc. — 1) White (Anglia) na Nortonie 2:22:53 sek. (średnia szybkość 136,9 km godz.) przed Frith na Nortonie i Mellors na Velocette (obaj — Anglia).

PALIWO

ZNACZNY WZROST KONSUMCJI BENZYNY NA RYNKU KRAJOWYM

Poczynając od jesieni ubiegłego roku obserwowana jest stała, niemal progresywnie wzrastająca, zwyżka spożycia benzyny.

Należy podkreślić, że zwyżka ta była notowana w czasie miesięcy zimowych, kiedy normalnie obserwuje się spadek spożycia benzyny.

W styczniu bieżącego roku konsumcja benzyny, w porównaniu do stycznia 1936 roku, była wyższa o 13 procent i wynosiła 4276 ton. W lutym zanotowano dalszy wzrost, a mianowicie o 21 procent (w stos. do lutego ub. roku).

W marcu rynek krajowy skonsumował benzyny o 637 ton więcej niż w lutym, a o 926 ton więcej aniżeli w marcu roku 1936-go (procentowy stosunek konsumcji w miesiącu marcu roku 1936 i 37-go ma się więc jak 100 do 121!)

Wreszcie w kwietniu rb. skonsumowano 6387 ton benzyny. Wzrost spożycia w stosunku do kwietnia poprzedniego roku wyniósł okrągło 32 procent, czyli blisko jedną trzecią konsumcji!

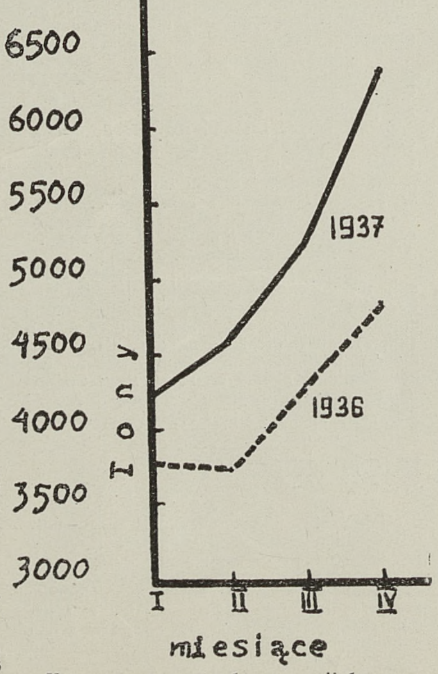
Jeśli zaś porównamy spożycie benzyny w styczniu i kwietniu bieżącego roku to zobaczymy, że w kwietniu skonsumowano jej o prawie 50 procent więcej aniżeli w styczniu.

W roku ubiegłym stosunek spożycia w styczniu i kwietniu miał się jak 100:131 (w przybliżeniu). A więc sezonowy wzrost spożycia był znacznie mniejszy, aniżeli w roku bieżącym.

Ogółem w ciągu pierwszych czterech miesięcy bieżącego roku skonsumowaliśmy 20426 ton benzyny (tj. o 23 procent więcej, aniżeli w tym samym okresie roku 1936-go).

Konsumcja krajowa nie osiągnęła jeszcze poziomu roku 1931-go, kiedy to w ciągu pierwszych 4-ch miesięcy skonsumowano blisko 23 tysiące ton, jednak należy przypuszczać, że wciąż powiększający się tabor pojazdów mechanicznych będzie potrzebował w krótkim czasie więcej paliwa, aniżeli w latach najpomyślniejszej koniunktury.

Możliwe nawet, że już miesiące letnie przyniosą zrównanie konsumcji miesięcznej z konsumcją w odpowiednich miesiącach roku 1931-go.



Krzywe wzrostu konsumcji benzyny

PRZEWÓZ ZAROBKOWY

NOWE POŁĄCZENIA AUTOBUSOWE P. K. P.

Znacznie rozszerzony letni rozkład jazdy autobusów P. K. P. uwzględnia szczególnie potrzeby związane z okresem urlopowym i zwiększonym ruchem turystycznym.

Dla woj. krakowskiego, wprowadzony z dniem 22 bm. rozkład jazdy zostanie jeszcze rozszerzony w okresie od 26.VI do 19.IX rb. ze specjalnym uwzględnieniem potrzeb Szczawnicy i tych okolic, które nie mają połączeń z siecią kolejową.

Poza tym zostaje uruchomiona komunikacja autobusowa na odcinku Ostrołęka — Łomża, jako przedłużenie dotychczasowej trasy Warszawa — Pułtusk — Ostrołęka.

Uruchomiona została również linia Maków — Karniewo — Pułtusk z bezpośrednim połączeniem z Warszawą.

W oddziale białostockim uruchomiono komunikację do miejscowości letniskowej Dzikie pod Białymstokiem oraz komunikację na odcinku Ostrów Maz. — Łochów, która umożliwi mieszkańcom Warszawy korzystanie z pięknych i zdrowych miejscowości Sadowne i Brok. Połączenia z tymi miejscowościami częściowo koleją (Warszawa — Łochów — i częściowo autobusem (Łochów — Ostrów) dostosowano specjalnie do potrzeb ludności pracującej Warszawy.

W oddziale Kołomyja został uruchomiony, jak corocznie w sezonie letnim, odcinek Kołomyja i Kosmacz, posiadający wybitne znaczenie turystyczne i wycieczkowe.

Zamknięta została komunikacja na odcinku Mysienice — Nowy Targ, tak, że stałe dotychczasowe połączenie autobusowe Kraków — Zakopane obecnie nie istnieje.

Wskutek przebudowy odcinka drogi Kielce — Morawica ruch autobusów P. K. P. został skierowany z Kielc dwiema drogami, drogą na Łuków — Chmielnik — Busk, oraz drogą na Chęciny—Pińczów—Busk; dojazd do Solca został utrzymany.

Po otwarciu tych dróg, autobusy P. K. P. powrócą do swych dotychczasowych tras.

NOWA, TAŃSZA TARYFA DLA TAKSÓWEK WARSZAWSKICH

Zarząd miejski zatwierdził nową taryfę dorożek samochodowych w Warszawie. Obowiązująca obecnie stawka w wysokości 1 zł za pierwszy km obniżona do 80 gr przy przejeździe 3 i więcej osób, natomiast przy przejeździe 1 lub 2 osób

wynosić będzie 70 gr

bez względu na ilość miejsc w samochodzie.

Pojawiające się ostatnio coraz liczniej taksówki 2-osobowe, obowiązuje wyłącznie 70 groszowa opłata. Opłata za następny km przy przejeździe 2 osób wynosić będzie zamiast 50 tylko 40 gr, przy większej zaś ilości osób — 50 gr.

Części km obliczane będą we wszystkich wypadkach po 10 gr za każde 200 mtr. Dotychczas liczniki wykazywały skoki 400 metrowe z opłatą minimalną 20 groszy.

Wydział przemysłowy zarządu miejskiego rozpoczął już zatwierdzać zamianę liczników wobec trudności technicznych, na jakie napotyka jednoczesna przeróbka wszystkich liczników (w ilości około 1700 sztuk).

Termin przejścia na nową taryfę ustalono na rok. Nie wyklucza to wcześniejszego zakończenia przeróbki liczników, ani kursowania po mieście taksówek z obniżoną taryfą już obecnie.

Taryfa niższa (do 2 osób) oznaczona będzie Nr. 1, dla większej ilości osób Nr 2. Nocą bez względu na ilość osób może być stosowana taryfa Nr. 2. Ponadto warto jeszcze nadmienić, że przejazdy na krótkich dystansach (do 800 mtr) bez względu na ilość osób kosztować będą nie 1 zł, jak dotychczas, lecz 70 groszy.

OPŁAT OD BENZYNY, A NIE OD WAGI WOZÓW DOMAGAJĄ SIĘ WŁAŚCICIELE TAKSÓWEK

Związek związków właścicieli taksówek przedłożył Ministerstwu Komunikacji memoriał, oparty na uchwałach ostatnio odbytego ogólnokrajowego zjazdu delegatów związków właścicieli taksówek.

Zjazd stwierdził między inn., że opłaty na Państwowy Fundusz Drogowy, pomyślane przed laty jako źródło finansowe dla polepszenia stanu naszych dróg, stały się ogólną przyczyną tamującą rozwój motoryzacji kraju, a przemysł taksówkowy doprowadziły do nędzy.

Jedynie celowe i słuszne jest pobieranie opłat na Fundusz Drogowy od materiałów pędnych (benzyny). Natomiast pobieranie tych opłat od wagi samochodu godzi w rozwój motoryzacji i winno być zniesione.

DROGI

NOWOCZESNA SZOSA W POW. NOWOSĄDECKIM

Nowoczesna szosa połączy dwa uzdrowiska Krynicę i Muszynę. Jeszcze w tym sezonie droga będzie otwarta. Nad to w dalszym ciągu prowadzone są roboty przy regulacji potoków górskich.

Szereg potoków już uregulowano. Obecnie, jako ostatnie, rozpoczęto regulować potoki: Jaworzynę w Gołkowicach i Smolnik w Marcinkowicach.

ROBOTY DROGOWE W WOJEW. WARSZAWSKIM

Na trakcie gdańskim uruchomiono roboty pod Modlinem, na trakcie częstochowskim między Wolicą i Nadarzynem przygotowuje się materiały i prowadzi się przebudowę mostów. Na trakcie kowieńskim między Zgierzem i Serockiem i na trakcie poznańskim między Kutnem i Kłodawą trwa dostawa i tłuczka materiałów kamiennych, wreszcie na trakcie kaliskim, między Łowiczem i granicą województwa wykonywuje się podbudowę pod nawierzchnię klinkierową, a na drodze Włocławek — Brześć Kujawski między km 53 i 58 dostawia się materiał kamienny i obrabia brukowiec.

W toku są również roboty konserwacyjne, połączone ze smołowaniem powierzchniowym nawierzchni na trakcie częstochowskim między Siestrzenicą i Mszczonowem, Zawadami i Rawą oraz Rawą i Lubochnią. W tej ostatniej zaś miejscowości wykonuje się również roboty ziemne przy sprostowaniu traktu.

Budowa nowych dróg samorządowych przy finansowej pomocy państwa jest prowadzona na drogach Rypin — Okalewo — Mława, Lipno — Rypin, Góra Kalwaria — Moczydłów, i Stanisławów — Okóniew. Niezależnie zaś od tego rozpoczęte zostały roboty przy budowie innych dróg samorządowych, wykonywanych wyłącznie środkami samorządów.

Z robót przy budowie mostów państwowych, wykańcza się dojazd do mostu żelbetowego na Mławce w Szreńsku, prowadzi się budowę dojazdów do mostu przez Wisłę we Włocławku oraz opuszcza się kesony pod opory mostu przez Wisłę w Płocku. Obok tego trwają roboty przy przebudowie kilku mniejszych mostów państwowych i samorządowych.

Ilość zatrudnionych robotników przy wszystkich rozpoczętych robotach drogowych wynosiła około 9.500.

LUDNOŚĆ POW. WŁOCŁAWSKIEGO BUDUJE DROGI WŁASNYMI SIŁAMI

Na skutek akcji podjętej przez samorząd gminny gminy Lubień, trzy gromady tej gminy, a mianowicie: Kamienna, Czaple i Kołomia uchwaliły dostarczyć bezpłatnie zebrany ze swych pól kamień na budowę szosy.

Jest to jeszcze jeden przejaw coraz większej aktywności gromad. Śmiało można twierdzić, że liczba gromad pracujących z coraz większą energią w celu zaspokojenia miejscowych potrzeb własnym przemysłem — wzrosła już z szybkością zgoła zadowalającą.

PRZEBUDOWA TRAKTU PIOTRKÓW — CZĘSTOCHOWA

W obecnym sezonie prowadzi się prace nad modernizacją nawierzchni na trakcie Piotrków — Częstochowa.

W związku z powyższym zamknięte zostały dla ruchu tranzytowego następujące dwa odcinki: Gorzkowice — Radomsko i Rudniki — Wyczerpy Dolne. Ponieważ objazdy lokalne wykazują naogół zły stan nawierzchni, poleca się następującą trasę objazdową: Piotrków — Bełchatów — Szczerców — Brzeźnica — Łobodno — Częstochowa.

JAK JECHAĆ Z CZĘSTOCHOWY DO KATOWIC?

Wobec nieukończenia robót na szlaku Częstochowa — Będzin przypominamy, że najlepsze połączenie z Częstochowy do Katowic prowadzi z Częstochowy przez Trzepizury, Herby, Boronów, Psary, Piasek, Sośnicę, Zyglinek, Bizję, Świerklaniec i Szarlej do Katowic. Stan nawierzchni na tej trasie jest bardzo dobry.

PRZERWY W KOMUNIKACJI NA DROGACH KOŁOWYCH

Ministerstwo Komunikacji podaje do wiadomości dane o przerwaniu ruchu na następujących odcinkach dróg kołowych.

1. W woj. Warszawskim, pow. pułtuski na drodze państwowej Nr 2 (Warszawa — Pułtusk — Ostrołęka na odcinku Serock — Zegrze od km 30,1 do 34,6 z powodu przebudowy jezdni, przerwana komunikacja, aż do odwołania. Objazd drogą powiatową Zegrze — Nasielsk i drogą wojewódzką Modlin — Serock.

2. W woj. Kieleckim, pow. będziński na drodze państwowej N 13,4 (Miechów — Będzin) na odcinku w mieście Będzinie od km 70,9 do 72,2 z powodu przebudowy jezdni zamknięto ruch do dnia 1.X. 1937 r. Objazd sąsiednimi ulicami.

3. W woj. stanisławowskim, powiecie stanisławowskim, na drodze państw. N 8,7 (Stanisławów — Buczacz — Czortków) z powodu przebudowy jezdni na odcinku we wsi Ksawerówka od km 91,2 do 92,4 ograniczono ruch do dnia 15.VIII.-37 r. Objazd poboczem drogi z ograniczeniem szybkości pojazdów mechanicznych 10 km godz.

4. W woj. Stanisławowskim, pow. tłumacki, na drodze państw. N 8,7 w miejscowości Tyśmienica km 90, zamknięto ruch do dnia 15.VII.37 r. z powodu przebudowy jezdni. Objazd sąsiednią równoległą drogą o twardej.

5. W woj. poznańskim, pow. obornicki, na drodze powiatowej Ludomy — Gorzewo — Ryczywół na odcinku Ludom — Gorzewo km 0 — 3,3 z powodu przebudowy jezdni zamknięto ruch do dnia 1.VIII. 1937 r. Objazd drogami Ludomy — Łaszczewiec — Gorzewo i Gorzewo — Ryczywół.

6. W województwie i powiecie Poznańskim, na drodze powiatowej Pobiedziska — Murowana — Goślina na odcinku od km. 0 — 0,7 (Pobiedziska — Nadróżno), zamknięto ruch do dnia 4.IX. 1937 r. z powodu przebudowy jezdni. Objazd drogą gruntową przez Złotniczki, Pomarzanowice Główne do Pobiedzisk.

7. W woj. Pomorskim, powiat działdowski, na drodze państwowej N 1,4 (Mława — Nowe Miasto) na odcinku wieś Mikołajki do dworca w Lidzbarku (km 41,1 — 45,1) zamknięto ruch z powodu przebudowy jezdni do dnia 12. VIII. 37. Objazd częściowo poboczami drogi i drogą przez wieś Ciborz.

8. W woj. Białostockim, pow. wysoko-mazowieckim, na drodze powiatowej Sokoły — Jeżewo — Tykocin, z po wodu przebudowy mostu na rzece Narew w Tykocinie (km 25) zamknięto ruch do dnia 1.VIII. 1937 r. Objazd drogami Knyszyn — Bacieczki i drogą państwową Nr 3 przez Żółtki do Jeżewa.

9. W woj. Poleskim, pow. brzeski, na drodze wojewódzkiej Motykały — Pratulin — Janów z powodu złego stanu mostu na rzece Bug pod wsią Kołodno (km 7) zamknięto ruch na czas nieokreślony do wybudowania nowego mostu lub uruchomienia promu na rzece Bug. Objazd drogą przez Pratulin — Terespol Brześć n/B. lub przez Białą Podlaską — Brześć n/B.

RUCH KOŁOWY

ZMIANY W PRZEPISACH O UŻYWANIU ROWERÓW

Ministerstwo Komunikacji opracowało nowe rozporządzenie o używaniu rowerów na drogach publicznych. Rozporządzenie przewiduje, że rowery będą mogły być używane na drogach publicznych jedynie po uprzednim zarejestrowaniu ich w urzędzie gminnym wiejskim lub miejskim i wykupieniu tabliczki rowerowej ważnej na okres dwuletni.

Właściciele rowerów będą uiszczali w pierwszym roku okresu rejestracyjnego 4 złote, w drugim 3 złote. Z opłat tych 2 złote pójdzie na rzecz Funduszu Drogowego, reszta na rzecz gminy.

Od opłat będą zwolnieni funkcjonariusze państwowi i samorządowi.

RÓŻNE

REGULAMIN PAŃSTWOWEJ ODZNAKI MOTOROWEJ JUŻ GOTÓW

Ministerstwo Spraw Wewnętrznych udzieliło pozwolenia Pań. Urz. Wych. Fizycznego i P. W. na ustanowienie Państwowej Odznaki Motorowej trzech kategoryj: złotej, srebrnej i brązowej.

Państwową Odznakę Motorową może nosić każdy nieposzlakowany obywatel polski, posiadający najmniej od roku pozwolenie na prowadzenie pojazdów mechanicznych.

Uzyskanie prawa noszenia „P. O. M." będzie uzależnione od wykazania określonego w regulaminie tej odznaki stopnia sprawności w prowadzeniu pojazdów mechanicznych.

Celem ustanowienia odznaki jest spopularyzowanie znajomości motoru i umiejętności prowadzenia pojazdów mechanicznych wśród najszerszych warstw społeczeństwa, zachęcanie kierowców pojazdów mechanicznych do doskonalenia się w znajomości sprzętu i jeździe oraz przystosowanie umiejętności kierowców pojazdów mechanicznych do potrzeb obrony państwa.

Znak Państw. Odznaki Motorowej przedstawia koło samochodowe średnicy 4 cm. Opona samochodowa o szerokości 5,5 mm jest srebrna, ciemno oksydowana. Część okręgła wewnętrzna, stanowiąca tarczę koła, w zależności od stopnia odznaki jest brązowa, srebrna lub złota. Z prawej strony u góry, częściowo na tarczy koła, częściowo na oponie nałożone jest godło państwowe—orzeł, wykonany z białej emalii. Z lewej strony na dole, częściowo na tarczy, częściowo na oponie, nałożone są powiązane litery „P. O. M.", wykonane pomarańczową emalią barwy broni pancernej.

ILOŚĆ DOROŻEK KONNYCH W WARSZAWIE JEDNAK WCIĄŻ ROŚNIE!

Statystyka ilości pojazdów w stolicy podaje, że w maju bieżącego roku na terenie Warszawy kursowało 1779 dorożek konnych, a więc o 46 sztuk więcej niż w roku 1936-ym.

Fakt ten świadczy, iż taryfa dorożek samochodowych jest wciąż za wysoka w stosunku do możliwości ubogiej klienteli popierającej skwapliwie transport konny.

JAZDA DO SPAŁY POLSKIEGO TOURING-KLUBU

Doroczną jazdę turystyczną do Spały urządził Polski Touring Klub dn. 20 bm. Impreza składała się z dwóch części: jazdy konkursowej oraz ze zjazdu plakietowego. Do jazdy konkursowej stanęło 14 maszyn, poza tym 12 maszyn wzięło udział w zjeździe plakietowym.

Start odbył się na szosie jabłonowskiej, poczym zawodnicy wyruszyli w kierunku Jabłonny, Strugi i z powrotem do Warszawy, następnie przez ul. Stalową, Targową, Most Poniatowskiego, Al. Jerozolimskie, ul. Grójecką, a dalej przez Mszczonów i Rawę do Spały.

Jazdę szosową odbyli wszyscy zawodnicy bez punktów karnych, wobec czego o klasyfikacji zdecydowała próba sprawności (próba zrywu i hamowania) polegająca na przejechaniu 400 m z dwoma zatrzymaniami. W próbie tej najszybszym okazał się 8-cylindrowy Buick pod sterem p. Kozery. Drugie miejsce w próbie sprawności zajął p. M. Wierzba na Tatrze, wykazując czas tylko o pół sekundy gorszy od p. Kozery.

W klasyfikacji ogólnej pierwsze miejsce zdobył p. Marian Wierzba na Tatrze, 193,5 punktów, drugie miejsce p. Jakub Bodzechowski — 191 punktów, trzecie miejsce p. Kozera — 191 punktów, 4-te p. inż. Kleiber — 190,5 punktów, 5-te p. red. Stanisław Misiakowski i p. Jerzy Rozenblat po 189 punktów.

Pierwszą nagrodę klubową i nagrodę firmy Bosch zdobył p. Marian Wierzba, a nagrodę firmy „Stomil" p. Jerzy Rosenblat.

W Zjeździe Plakietowym najlepszy wynik miał p. Aleksander Otto Miller, przejeżdżając 302 km z przeciętną 60 km na godzinę.

KRONIKA MOTOCYKLOWA

OFICJALNE WYNIKI VII PATROLOWEGO RAIDU MOTOCYKLOWEGO „SZLAKIEM MARSZ. PIŁSUDSKIEGO".

W Nr. 6 A. T. S. z czerwca bieżącego roku, podaliśmy prowizoryczne wyniki tegorocznego, VII Raidu Motocyklowego „Szlakiem Marszałka".

Po uwzględnieniu dość licznych protestów i dokonaniu ostatecznych obliczeń, nastąpił szereg przesunięć klasyfikacji patrolowej i indywidualnej.

Poniżej podajemy oficjalne wyniki, zatwierdzone przez przewodniczącego Gremium Komisarzy Sportowych, płk. Wyrwińskiego:

PATROLE:

1-szy z ilością punktów dodatnich 1.773,30 — Patrol W. K. S. „Legia" w składzie: por. Łętowski, kpr. Sobolewski, kpr. Giza. Patrol ten zdobył nagrodę wieczystą Imienia Marszałka J. Piłsudskiego.

2-gi z ilością punktów dodatnich 1.663— patrol W. K. S. Lublin w składzie: por. Bejgrowicz, plut. Hawryluk, plut. Bocheński, zdobył nagrodę przechodnią Marszałka Polski Edwarda Śmigłego-Rydza.

3-ci z ilością punktów dodatnich 1.500 — patrol W. K. S. „Legia" w składzie: sierż. Glaza, st. m. wojsk. Krupicz, zdobył nagrodę przechodnią Polskiego Związku Motocyklowego.

Na dalszych miejscach zostali sklasyfikowani z punktami dodatnimi:
4-ty patrol Nr. 9 z WKS Lwów,
5-ty patrol Nr. 36 z WKS Łódź,
6-ty patrol Nr. 32 z WKS „Legia",
7-my patrol Nr. 35 z WKS Bydgoszcz,
8-my patrol Nr. 15 z WKS Poznań,
9-ty patrol Nr. 45 z WKS Niepołomice,
10-ty patrol Nr. 25 z P. K. M. Warszawa.

KLASYFIKACJA INDYWIDUALNA W KAT. A, MOTOCYKLE SOLO:

1-szy Jakubowski Józef z P. K. M. Warszawa na motoc. „Sokół" 600 ccm, z ilością punktów dodatnich 500, zdobył nagrodę Państwowych Zakładów Inżynierii.

2-gi Kubiak Mieczysław z P. K. M. Warszawa na motoc. „Sokół" 600 ccm, z ilością punktów dodatnich 490.

3-ci Docha Józef z WKS „Legia" na motoc. „Sokół" 600 ccm, z ilością punktów dodatnich 430.

4-ty Szczawiński Mieczysław z ilością punktów dodatnich 425 z klubu WKS „Legia".

5-ty Maksymowicz Stanisław z ilością punktów dodatnich 81,84 z Wileńskiego Tow. Cykl. i Motoc.

KATEGORIA B. MOTOCYKLE Z PRZYCZEPKAMI.

1. st. sierż. Wiśniewski Stanisław z W. K. S. Łódź 500 punktów.
2. st. majst. wojsk. Krupicz Stefan z W. K. S. „Legia" 500 p.
3. sierż. Glaza Jan z WKS „Legia" 500 p.
4. plut. Szymański Wiktor z WKS Modlin 496 50 p.
5. kpr. Giza Czesław z WKS „Legia" 495,3 p.

Ogółem sklasyfikowano w kategorii B 54 zawodników.

Uroczyste wręczenie nagród, plakiet i dyplomów odbyło się w dniu 20 czerwca b. r. o godz. 10-tej w siedzibie Wojsk. Klubu Sport. „Legia" na stadionie Wojska Polskiego.

ZAWODY MOTOCYKLOWE NA ŻUŻLU NA POLSKIM WYBRZEŻU

W Wejherowie odbył się organizowany przez klub sportowy Związku Strzeleckiego w Wejherowie wyścig motocyklowy na torze żużlowym.

W kategorii maszyn 100 ccm. na 4.300 m. pierwsze miejsce zajął Dąbrowski z klubu sportowego Z. S. Gdynia w czasie 5.05,4.

W kategorii maszyn 500 ccm. na tej samej trasie pierwsze miejsce zajął Śmigielski (były mistrz Polski) z Gedanii w czasie 5.31,7.

W kategorii wyścigowej zajął pierwsze miejsce młody zawodnik Związku Strzeleckiego z Gdyni Jerzy Dąbrowski w czasie 4.33,8.

INTERESUJĄCY RAID TERENOWY P.K.M-u W DNIU 11 i 12 WRZEŚNIA

Polski Klub Motocyklowy w Warszawie organizuje w dniu 11 i 12 września bieżącego roku niezwykle interesującą imprezę górską.

Będzie to chyba pierwszy w Polsce raid, którego trasa prowadzić będzie bądź drogami bitymi o bardzo dużych spadkach, bądź przez górskie bezdroża i strumienie.

Ogółem odcinki terenowe wynoszą 20% całej trasy mającej długość 400 kilometrów. Szybkość średnia będzie zależna od siły motocykli oraz trudności terenowych i będzie wynosiła od 20 do 50 km/godz.

Każdy etap będzie obejmował 1 lub dwie próby górskie szosowe lub terenowe na dystansie 4—10 kilometrów.

Próby terenowe odbędą się na następujących odcinkach:
1) od schroniska na Hali Chochołowskiej 6 km w górę,
2) na trasie Jurgów — Brzegi — szczyt Głodówki 5 km.

Próby szosowe: 1) od stacji kolejki linowej do Myślenickich Turni, 4 km, oraz od Roztoki do Morskiego Oka — około 5 km.

Trasa raidu w pierwszym dniu prowadzi: Zakopane — Schronisko W. K. N. na Hali Chochołowskiej, Odrowąż, Piekielnik, Jabłonka, Zawoja, Nowy Targ, Czorsztyn, Nowa Biała, Jurgów, Głodówka, Zakopane.

Trasa drugiego etapu przedstawia się następująco: Zakopane, Głodówka, Jurgów, Nadzamcze, Grynwałd, Mszana Dolna, Nowy Targ, Poronin, Myślenickie Turnie do Morskiego Oka.

Regulamin przewiduje kary za spóźnienia na start, wszelką obcą pomoc i użycie niezgłoszonych części.

Nie jest wykluczone, że w raidzie wezmą udział również formacje wojskowe.

KRONIKA KLUBOWA

AUTOMOBILKLUB POLSKI

UDZIAŁ A. P. W PRACACH FEDERACJI MIĘDZYNARODOWEJ

W czerwcu r. b. odbyły się w Paryżu posiedzenia następujących organizacji:

Association Internationale des Automobile - Clubs Reconnus w dniu 24 i 25 czerwca r. b.

Conseil Central du Tourisme International w dniu 26 — 29 czerwca r. b.

Congrès International du Tourisme, du Thermalisme et du Climatisme w dniach 21 czerwca — 4 lipca r. b.

Automobilklub Polski reprezentowany będzie przez p. Karola hr. Raczyńskiego, który łaskawie podjął się tej misji.

RAID PAŃ AUTOMOBILKLUBU POLSKI NA DYSTANSIE 957 KM.

Na ostatnim posiedzeniu Komisji Sportowej Automobilklubu Polski omawiano szczegóły Raidu Pań A. P., który odbędzie się 18-go i 19-go września rb.

Zdecydowano jako trasę raidu uznać I etap trasy X-go Międz. Raidu A.P. 1937, a więc odcinek Warszawa — Gdynia (404 km w dniu 18 września) i Gdynia — Warszawa (553 km w dniu 19 września). Raid będzie dwudniowy przewidziano odpoczynek i nocleg w Gdyni.

Regulamin Raidu Pań, który znajduje się obecnie w stadium ostatecznego opracowania, przewiduje próbę szybkości górskiej na dystansie 2 km (na terenie Szwajcarii Kaszubskiej, pod Gdynią), wyścig płaski na dystansie 2 km (zapewne na szosie pod Łomiankami), próbę zrywu i hamowania, podobną jak w X Międz. Raidzie A.P. z tą tylko zmianą, że wprowadzono jazdę tyłem około 30 mtr (jazda tyłem to jedna z największych bolączek pań — automobilistek...).

Regulamin Raidu Pań będzie rozesłany klubom w pierwszych dniach lipca rb.

★

Raid pań posiada nie tylko dużą siłę atrakcyjną dzięki... płci startujących, lecz nadto poważne znaczenie praktyczne.

Ostatnie miesiące przyniosły nam w prezencie b. wiele nowoupieczonych adeptek kierownicy. Raid Pań A. P. będzie nie tylko poważną próbą umiejętności prowadzenia auta i rywalizacją o prymat w tym sporcie dla rutynowanych automobilistek, ale również znakomitą okazją do nabrania wprawy i rutyny dla kierowczyń mniej zaawansowanych.

TRYPTYKI JEDNOMIESIĘCZNE NA POLSKĘ

Celem udostępnienia automobilistom i motocyklistom zagranicznym odbywania krótkich wycieczek do naszego kraju, Automobilklub Polski z upoważnienia Ministerstwa Skarbu wydał ostatnio nowy typ tryptyków jednomiesięcznych, na jeden wjazd i wyjazd.

Tryptyki takie, w przeciwieństwie do normalnych tryptyków rocznych są znacznie tańsze, ciesza się więc wielką popularnością, wzmagając tym samym nasilenie ruchu turystycznego, szczególnej z krajów ościennych.

TAŃSZE WYJAZDY SAMOCHODEM ZAGRANICĘ

Idąc na rękę szerokim sferom automobilistów, którzy w bieżącym sezonie pragną udać się na Wystawę do Paryża i przy tej sposobności zwiedzić też i szereg innych krajów, Automobilklub Polski obniżył ostatnio znacznie opłaty za wystawianie potrzebnych przejazdowych dokumentów samochodowych.

KRAKOWSKI KLUB AUTOMOBILOWY

WIZYTA KRAKOWSKIEGO KLUBU AUTOMOBILOWEGO W KATOWICACH

Od czasu otwarcia drogi o ulepszonej nawierzchni — Katowice — Kraków zaobserwować można b. ożywiony ruch samochodowy na tej linii. Szczególniej w niedziele i święta można napotkać w Krakowie setki samochodów śląskich, na Śląsku zaś coraz to więcej samochodów ze znakiem „KR".

Dobra droga skróciła odległość tych dwóch tak ważnych ośrodków życia gospodarczego, kulturalnego i narodowego.

W dniu 30 maja rb. zorganizował Krakowski Klub Automobilowy jazdę propagandową do Katowic. Przybyło kilkanaście samochodów i ponad 50 osób. Po złożeniu wizyt w Prezydium Miasta Katowic uczestnicy jazdy byli podejmowani obiadem przez Automobilklub Śląski.

Podczas pobytu w Katowicach — specjalna delegacja Krakowskiego Klubu Automobilowego wręczyła Prezydentowi Miasta Katowic i Automobilklubowi Śląskiemu b. pięknie wykonane albumy pamiątkowe.

Po zwiedzeniu Targów Katowickich — Zjazd zakończono około godziny 18-ej.

JAN RIPPER STARTUJE W „MASARYKOWYM OKRUHU"

Jeden z najczynniejszych sportowców automobilowych Krakowa, Jan Ripper zamierza wziąć udział w ciężkiej imprezie czechosłowackiej, zwanej Masarykowy Okruh.

Ripper będzie jeszcze startował na swoim starym wozie wyścigowym typu Bugatti.

AUTOMOBILKLUB LUBELSKI

ZMIANA SIEDZIBY A. L.

W pierwszych dniach czerwca Automobilklub Lubelski przeniósł się z Krakowskiego Przedmieścia do nowego lokalu przy ulicy Peowiaków 6.

W związku ze zmianą siedziby Zarząd A. L. powiadamia członków Automobilklubów, że lokal A. L. pozostaje do ich dyspozycji.

AUTOMOBILKLUB ŚLĄSKI

RAID OKRĘŻNY PRZEZ TRZY WOJEWÓDZWA AUT. ŚLĄSKIEGO

W dniu 6 czerwca br. odbył się automobilowy raid okrężny zorganizowany przez Automobilklub Śląski.

Mimo, że impreza ta stwarzała uciążliwe warunki terenowe jazdy a długość trasy wynosiła 240 klm (w tym Wisła — Kubalonka — Koniaków — Żywiec) do startu stanęło 28 maszyn.

Na metę w Katowicach przybyło 23 samochody — 5 maszyn z powodu defektu pozostało na trasie.

Wyniki imprezy tej przedstawają się następująco:

Uzyskali miejsca: W kategorii samochodów do 1200 cm. sześć.:

1. Eichbaum Ulryk — na samochodzie Aero — 198 punktów. Nagroda Automobilklubu Śl.
2. Wiosna Henryk — na samochodzie D. K. W. — 194 punktów. Nagroda Aut. Śl.
3. Świadek Stefan — na samochodzie Polski Fiat — 189 punktów. Nagroda A. Śl.
4. Inż. Ullman Tadeusz — na samochodzie Adler — 189 punktów. Nagroda A. Śl.
5. Inż. Barwiński Eug. — na samochodzie D.K.W. — 175 punktów. Nagroda A. Śl.



Prezydium Automobilklubu Śląskiego w oczekiwaniu na gości z Krakowa w dniu 30 maja br. Pierwszy od prawej prezes A.Śl. marszałek Wolny.

6. Adw. Kuchta Tadeusz — na samochodzie Tatra — 165 punktów. Nagroda A. Śl.
7. Pułk. Popiel Stefan — na samochodzie Polski Fiat — 165 punktów.
8. Dr Drozd Marian — na samochodzie Polski Fiat — 153 punktów.
9. Dr Broen Artur — na samochodzie Oświęcim Praga — 150 punktów.
10. Inż. Hatman Józef — na samochodzie Polski Fiat — 145 punktów.
11. Kalinowski Marcin — na samochodzie D.K.W. — 144 punktów.
12. Brenner Filip — na samochodzie Polski Fiat — 140 punktów.
13. Inż. Kubiczek Tadeusz — na samochodzie Ford — 132 punktów.

W kategorii do 2000 cm. sześc.:

1. Ripper Wilhelm — na samochodzie Fiat 1500 — 131 punktów. Nagroda A. Śl.
2. Ożóg Józef — na samochodzie Fiat — 174 punktów. Nagroda A. Śl.
3. Rakowski Wincenty — na samochodzie Mercedes-Benz — 155 punktów.
4. Gutman Michał — na samochodzie Tatra — 148 punktów.
5. Wilska Herta — na samochodzie Mercedes-Benz — 131 punktów.

W kategorii samochodów ponad 2000 cm. sześc.:

1. Batko Wincenty — na samochodzie Ford — 134 punktów. Nagroda A. Śl.
2. Feliks Stanisław — na samochodzie Chevrolet — 176 punktów.
3. Inż. Jonscher — na samochodzie Chevrolet — 174 punktów.
4. Dyr. Helmboldt — na samochodzie Ford — 162 punktów.



Komisja Sportowa A. Śl. na starcie raidu okrężnego przez 3 województwa.

Kierownictwo imprezy spoczywało w ręku prezesa Komisji Sportowej Aut. Śl. p. dyr. Donata Chroll - Frolewicza oraz pp. inż. Eugeniusza Łopuszyńskiego, inż. Jerzego Wejdy, inż. Felicjana Piotrowskiego, inż. Józefa Wesołowskiego, inż. Stanisława Radeckiego, Rejenta Edmunda Salaka i sekretarza Aut. Śl. Mariana Haupta.

Po obliczeniu wyników raidu — odbyło się w salonach Automobilklubu Śląskiego o godzinie 19-ej rozdanie nagród, które ufundował Aut. Śl. i plakiet pamiątkowych na samochody.

Bardzo dobre wyniki i dużą ambicję sportową wykazali: dr Namysłowski Stefan, Kamieński Włodzimierz i Fuslarski Piotr, klasyfikowani jednak być nie mogli, gdyż w niewielkiej odległości od mety, maszyny ich uległy uszkodzeniom. Komandorem honorowym Raidu był prezes A. Śl. p. marsz. K. Wolny.

ODCINKI DRÓG ŚLĄSKICH CZASOWO ZAMKNIĘTE DLA RUCHU KOŁOWEGO

P o w i a t B ę d z i n. Od 24.IV.37 r. aż do odwołania został zamknięty odcinek drogi powiatowej Nr 7 Dąbrówka — Niwka, od km 4.495 do km 6.120. Objazd zamkniętego odcinka odbywa się w kierunku na Maczki, Klimontów — Niwka, lub drogą miejską przez Dańdówkę — Sosnowiec.

Od 18 maja aż do odwołania zamknięto drogę powiatową Dąbrowa — Niemce w Kolonii Kazimierz na odcinku km 2.777 do 3.892. Objazd odbywa się z kierunku Kazimierz — Maczki i odwrotnie, drogą Kazimierz — Porąbka — Zawodzie — Dańdówka.

C h o r z ó w m i a s t o. Zamknięto ulicę 3-go Maja na odcinku od ulicy Styczyńskiego do granicy miasta. Czas trwania naprawy tej drogi — 3 miesiące. Obecnie ruch odbywa się połową jezdni.

C i e s z y n. Zamknięto drogę na Kubalonkę pomiędzy Głębcami a Jaworzynką. Droga ta będzie zamknięta do 31 lipca. Do Istebnej obok Zameczka.

P s z c z y n a. Zamknięto odcinek drogi Murcki — Kobiór od km 6.331 do km 25.600. Droga ta będzie zamknięta do 15 listopada br. Objazd: do Tych przez Mikołów, do Mruczek zaś przez Piotrowice i Kostuchnę.

W związku z naprawą drogi Halemba— Orzesze został zamknięty odcinek od km 22.24 do skrzyżowania z drogą powiatową Mokre — Paniowy. Czas zamknięcia do 10.VII. Objazd: do Żor przez Śmiłowice, Mokre i Zawiść, objazd miejscowy przez Paniowy — Mokre — Bujaków.

C i e s z y n . Zamknięto odcinek drogi Cieszyn — Pruchna od km 6 do km 15. Termin otwarcia tej drogi dla ruchu kołowego jest jeszcze nie ustalony. Objazd w kierunku na Cieszyn przez Chażlach — Kończyce, na Skoczów przez Ochaby Drobomyśl.

Również została zamknięta droga Łagiewniki — Zgorzelec. Czas zamknięcia aż do odwołania. Objazd do Łagiewnik względnie Goduli przez Chebzie — Lipiny.

AUTOM. WIELKOPOLSKI

PROTOKÓŁ

z posiedzenia Gremium Komisarzy Zjazdu Gwiaździstego do Poznania z dnia 2 maja 1937 r.

Obecni: Komandor — Augustowski, major, v-Komandorzy — Dr Czerwiński, kpt. Rojek oraz z Moto-Klubu „Unia" Falkiewicz Kazimierz. Jury: pp. płk. Jan Szadkowski, Dr Rola-Szadkowski, Starosta Podhorodeński, Red. Winiewicz.

Delegaci: A. P. — w zastępstwie Dr Czerwiński, Aut. Śl. p. Chroll - Frolewicz Pom. A. Major Zawadil, p. płk. Szadkowski w zastępstwie Ł. A., w zast. Lub. A. p. kpt. Rojek.

W zjeździe gwiaździstym wzięło ogółem udział:

82 samochody

i 87 motocykli.

Z tego przybyło do mety samochodów 57, motocykli 71.

Na podstawie osiągniętych punktów, Jury przyznało następujące nagrody:

S a m o c h o d y:

I. nagrodę indyw. A. W. p. Kwiatkowskiemu Zdzisławowi (A. W.), (sam. Polski-Fiat 508), punkt. 264.

II. nagrodę ind. A. W. p. Bellen Emerykowi Ł. A. K. (samochód Fiat 1500), pkt. 356,35

III. nagrodę indyw. A. W. p. Laurysiewiczowi Stefanowi z A. P. (samochód Fiat 1500), p. 253,35.

IV. nagrodę Komisji Egzamin. A. W. p. Dr Ignacemu Chrzanowskiemu (sam. Polski - Fiat 508), pkt. 251,90.

Nagrodę dla juniora — p. Szypuła Antoni z A. W. (sam. Adler), pkt. 248,20.

Nagrody firmy „Stomil" — p. Komieński Włodzimierz z Aut. Śl. (sam. Polski-Fiat 508), pkt. 243,50.



Samochody na starcie raidu okrężnego przez 3 województwa, organizowanego przez A. Śl.

Nagrodę przechodnią Zarządu m. Poznania „Złoty Puchar" zdobył p. Kwiatkowski Zdzisław — osiągając największą ilość punktów.

Nagrodę przechodnią Wydawnictwa „Dziennika Poznańskiego" dla zespołu klubowego, który zdobył największą punktację, uzyskał Pomorski Automobilklub, osiągając 4.172,25 punktów.

Nagrodę przechodnią „Koncernu Tow. Ubezp. „Riunione-Piast" za przybycie z najodleglejszej miejscowości granic R.P. zdobył p. Kwiatkowski Zdzisław z A. W., startując z miejscowości Podwołoczyska.

Nagrodę f-y Standard-Nobel za wyłączne używanie paliwa i benzyny Nobla, zdobył p. Zdzisław Kwiatkowski z A. W.

Nagrodę f-y Bosch - Przedstawicielstwo Delco za używanie świec i części instalacyjnych Boscha, zdobył p. Zdzisław Kwiatkowski z A. W.

Nagrodę f-y Auto Union zdobył p. Hryniewiecki Włodzimierz za najwyższą punktację na samochodzie Auto-Union.

Plakietę pamiątkową za zdobyty puchar m. Poznania w roku 1936, otrzymuje p. Jan Antczak z A. W.

Ponadto przyznano specjalną nagrodę p. Chroll-Frolewicz. Plakietki otrzymują wszyscy klasyfikowani zawodnicy.

Poza tym Jury przyznało plakietki Komandorowi i vice-Komandorowi.

M o t o c y k l e :

I. nagrodę indyw. zdobył p. Krieger Stanisław W. K. S. Poznań — mot. C.W.S., pkt. 197,40.

II nagrodę indyw. p. por. Żymierski Józef W. K. S. Poznań, mot. C. W. S., pkt. 197,40.

III. nagrodę indyw. zdobył p. por. Sulimirski Wojciech W. K. S. Poznań, mot. C. W. S., pkt. 197,40.

IV, V, VI nagrodę indyw. otrzymują: pp. Wasela Michał, Braum Franciszek, Leśkiewicz Józef.

Nagrodę f-y „Stomil" zdobył p. kpt. Nowak Piotr W.K.S. Poznań, mot. C. W. S., pkt. 197,40.

Nagrodę f-y „Stomil" zdobył p. Prausa Władysław W. K. S. Poznań, mot. C. W. S., pkt. 197,40.

I. nagrodę f-rmy „Galkar" p. Jawdyński Leon — pkt. 178 45.

II. nagrodę f-y „Galkar" p. inż. Zoll Gerhard — pkt. 131,80.

I. nagrodę „Gargoyle" p. Szayer Marian P. K. M., pkt. 174,30.

II. nagrodę „Gargoyle" p. Latzke Feliks T. K. M., pkt. 167,80.

Zespołową nagrodę otrzymuje W. K. S. Poznań za zdobycie 3.881,20 pkt.

Poznań, dnia 2 maja 1937 r.

(—) Augustowski, major.

(—) Dr Czerwiński.

(—) Szadkowski.

(—) Rojek.

PUNKTACJA DO SPRAWNOŚCI SPORTOWEJ

1.	p. Howorka Michał	17,8
2.	p. Antczak Jan	16 2
3.	p. Kwiatkowski Zdzisław	10 6
4.	p. Szymczak Bronisław	10,0
5.	p. Chrzanowski Ignacy	7,2
6.	p. Szypuła Antoni	5,6
7.	p. Pęcherski Marc.	4,4
8.	p. por. Wesołowski	4 4
9.	p. Rojek Konst.	4,0
10.	p. Rolbiecki Mieczysław	4,0
11.	p. Kiełczewski Wacław	4,0
12.	p. Bukowski Zbigniew	3,6
13.	p. Skibiński Józef	3 4
14.	p. dr Urbański W.	3,4
15.	p. por. Zymierski Józef	2,4
16.	p. Glaser Albert	1,4
17.	p. Kujat Bertold	1,4
18.	p. Szczepański Józef	1,4
19.	p. Stasiak	1,4
20.	p. major Augustowski	1 4
21.	p. E. Fischer v. Mollard	1,4
22.	p. dr Suwalski Wł.	1,4
23.	p. dr Zgaiński	1 4
24.	p. Kurzewski Stan.	1,4
25.	p. kpt. Pobralski Tad.	1,4

W związku z osiągnięciem przez p. Bronisława Szymczaka 10 punktów, uchwałą Komisji Sportowej został zaliczony do zespołu sportowego A. W.

JAZDA KONKURSOWA A. W.

Komisja Sportowa A. W. organizuje w dniu 4. lipca rb. „Jazdę Konkursową" na samochodach.

Komandorem będzie p. prezes ppłk Rudolf Kostecki, wicekomandorem p. Dr Czerwiński.



Kolumna samochodów Krak. Kl Automobilowego w Katowicach w dniu 30 maja r. b.

WYCIECZKA DO GOŁUCHOWA

W dniu 11. lipca rb. organizuje Komisja Turystyczna wycieczkę do Gołuchowa. Bliższe szczegóły podamy w następnym komunikacie.

UZUPEŁNIAJĄCE WYBORY

Na posiedzeniu Komitetu A. W. w dniu 10 bm. dokonano uzupełniających wyborów. Prezesem Automobilklubu Wielkopolski został wybrany przez aklamację p. ppłk. Rudolf Kostecki. Wiceprezesem został p. Jan Szadkowski.

Skład więc obecnego Zarządu przedstawia się następująco:

Prezes p. ppłk. Rudolf Kostecki, I. V-Prezes — p. mec. Michał Howorka, II. V-Prezes — p. Jan Szadkowski, Sekretarz Gen. — p. dr. Marian Czerwiński, Skarbnik — p. Albert Glaser, Przewodniczący Komisji Sportowej — p. mjr. Józef Augustowski.

R E G U L A M I N Y :

A. NAGRÓD I PLAKIET PAMIĄTKOWYCH ZA WYCIECZKI INDYWIDUALNE KOMISJI TURYSTYCZNEJ A. W. NA ROK 1937

§ 1. Komisja Turystyczna dla zachęcenia członków Klubu A. W. do przedsiębrania jak najliczniejszych wycieczek indywidualnych ustanawia specjalną nagrodę, względnie nagrody za wycieczki indywidualne.

§ 2. Do nagrody za wycieczki indywidualne będą uznawane wyjazdy do miejscowości uzdrowiskowych, turystycznych i godnych widzenia, przy czym w ciągu sezonu turystycznego nie będą kwalifikowane do nagród wycieczki odbyte po raz drugi do tych samych miejscowości, chyba że powtórny wyjazd do danej miejscowości przypadł na dzień wycieczek na imprezy publiczne.

§ 3. Nagrodę za wycieczki indywidualne otrzymuje dany członek Klubu A. W., który osiągnie największą ilość kilometrów w wycieczkach indywidualnych odbytych samochodem w barwach A. W.

§ 4. Członkowie Klubu A. W. ubiegający się o nagrodę za wycieczki indywidualne, winni dopełnić następujące warunki:

a) trasa wycieczki winna wynosić powyżej 100 klm (sto klm),

b) zawodnik obowiązany jest wysłać zawiadomienie do Komisji Turystycznej A. W. z chwilą startu oraz z punktu docelowego. Podobne zawiadomienia zawodnik wysyła z miejscowości, leżących na trasie wycieczki, jako punktów kontrolnych. Ryzyko za nie otrzymanie zawiadomienia przez K. T. A.W. ponosi zawodnik, dlatego też zaleca się wysyłanie zawiadomień listem poleconym.

c) Członek zawodnik po ukończeniu wycieczki obowiązany jest nie później niż w ciągu 2-ch tygodni podać K. T. A. W. odbytą trasę z wyszczególnieniem kilometrażu przy jednoczesnym uiszczeniu opłaty w wysokości 50 groszy za każde przysłane zawiadomienie.

§ 5. Wpływy z opłat za zawiadomienia przeznacza się na fundusz nagród za wycieczki indywidualne.

§ 6. Ilość kilometrów przejechanych w kraju oblicza się zawodnikowi według najkrótszych odległości oznaczonych na mapie samochodowej A. P. z r. 1936, zaś trasę poza granicami kraju według mapy A. I. A. C. R.

§ 7. Kilometraż powyżej 1.000 klm w poszczególnej wycieczce oblicza się podwójnie.

§ 8. Nagrodę przyznaje Komisja Turystyczna A. W.

§ 9. Komisja Turystyczna A. W. niezależnie od przyznania nagród, przyzna plakiety pamiątkowe tym członkom Klubu A. W. za wycieczki indywidualne, którzy przejechali 1/3 ilości kilometrażu przebytego przez zdobywcę pierwszej nagrody.

§ 10. Doręczenie nagrody względnie nagród oraz plakietek pamiątkowych zawodnikom uskuteczni się na Rocznym Walnym Zebraniu A. W.

§ 11. Regulamin niniejszy obowiązuje od dnia 1 lutego 1937 r. za wyjątkiem wycieczek zagranicznych, dla których regulamin ten stosuje się od 1 październik 1936 r.



Przywitanie gości na Pl. Marszałka Piłsudskiego w Katowicach w dniu 30 maja br. przez delega- A. Śl.

B. PUNKTACJI DLA ZDOBYCIA NAGRÓD I PLAKIETEK KOMISJI TURYSTYCZNEJ A. W. NA ROK 1936/1937.

1. Za punktualne przybycie członka na start na czas wyznaczony; obowiązuje czas Radio Poznań, co stwierdza Komandor — 5 pkt.

2. O ile wycieczka zostanie odwołaną przez Komandora — 20 pkt.

3. Za wspólny wyjazd na wycieczkę — 10 pkt.

4. Za wspólny powrót — 10 pkt.

5. Za każde pełne 10 klm wspólnie przejechanych — 1 pkt.

6. Za dojazd do Poznania celem wzięcia udziału w wycieczkach — członkom zamieszkałym poza Poznaniem dolicza się powyżej 20 klm — 2 pkt.

7. Za dołączenie się zamiejscowych po drodze do wycieczki — 10 pkt.

8. Członkom, którzy przyłączyli się po drodze za wspólny powrót do miejsca przyłączenia się dolicza się — 10 pkt.

9. Za udział z samochodem w reprezentacyjnych wycieczkach i sztafetach, uchwalonych przez komunikaty A. W. i ogłoszonych w komunikatach Klubu—30 p.

10. Przy sztafetach, jeżeli wyznaczona trasa przekracza 100 klm, za każde następne 20 klm poza normalną punktacją dodatkowo — 1 pkt.

11. Za udział w wyjazdach przy otwarciu i zamknięciu roku turystycznego, dolicza się do normalnej punktacji za wycieczki dodatkowo — 25 pkt.

12. Komandor i Wicekomandor, którzy prowadzą wycieczkę bez samochodu, otrzymują za udział w wycieczce — 20 pkt. Za nie przybycie Komandora na wycieczkę bez usprawiedliwienia odlicza się karnych punktów 50.

13. Za spóźnione przybycie Komandora odlicza się mu karnych pkt. 20.

14. Za zaopatrzenie samochodu w chorągiewki A. W. — 2 pkt.

15. Za udział w czapkach A. W.—2 p.

16. Członkowie A. W. oficerowie w służbie czynnej, występujący w uniformie wojskowym oraz panie, otrzymują tak, jak za udział w czapkach klubowych, dodatkowo — 2 pkt.

17. W razie równej punktacji rozstrzyga los.

18. Komisja Turystyczna po każdej wycieczce obliczy punktację i ogłosi w najbliższym komunikacie A. W. Ogólne obliczenie nastąpi w końcu roku i zostanie ogłoszone na Walnym Rocznym Zebraniu A. W. i w myśl punktacji nastąpi rozdanie nagród i plakietek.

19. Obecny rok obliczeniowy dla punktacji, ustala się od 1 paźdz. 1931 do 31 grudnia 1937 r., dla nastęnych lat, rokiem obliczeniowym jest rok kalendarzowy.

KRONIKA ZAGRANICZNA

„O WIELKĄ NAGRODĘ GÓRSKĄ NIEMIEC"

Pod tym tytułem rozgrywane są koło Fryburga w Niemczech doroczne zawody Górskie dla motocykli i samochodów. W roku bieżącym zawody te zostaną rozegrane 1 sierpnia.

Startujące pojazdy podzielone będą na 17 kategorii (w zależności od litrażu i typu pojazdu). Oprócz pojazdów turystycznych przewidziany jest udział wozów i maszyn wyścigowych.

Długość trasy 12 kilometrów. Różnica poziomów — 800 metrów.

10 MOTOCYKLOWYCH REKORDÓW ŚWIATA

Na torze automobilowym w Monthlery pod Paryżem motocyklista francuski usiłował pobić 24-godzinny rekord, co rzeczywiście osiągnął, przebywając w ciągu doby 3223 kilometry i osiągając średnią szybkość 134.3 km/godz. (dawny rekord 118 km/godz.).

W czasie bicia rekordu 24-godzinnego motocyklista francuski ustalił 9-ć innych rekordów świata, a mianowicie: 8-mio, 9-cio, 10-cio, 11-to i 12-to godzinne, oraz na dystansie 1500 km, 2000 km, 1500 mil ang. i 2500 km.

Warunki prenumeraty: rocznie 10 zł., półrocznie 5 zł. Prenumeratę należy wpłacać do PKO na Konto Automobilklubu Polski Nr. 1648, zaznaczając na blankiecie wpłatowym „Prenumerata ATS" oraz pocztowymi „Przekazami Rozrachunkowymi" — w cenie 1 grosz za sztukę, bez dodatkowych opłat manipulacyjnych.

Redakcja i Administracja ATS., Warszawa, Al. Szucha 10 (Automobilklub Polski) czynna codziennie od godz. 10—14, oraz we wtorki, piątki w godz. 18—20. Tel. Nr. 709-19.

Druk. „Dom Prasy", Warszawa, Marszałkowska 3-5-7. Tel. centr. 802-40.